

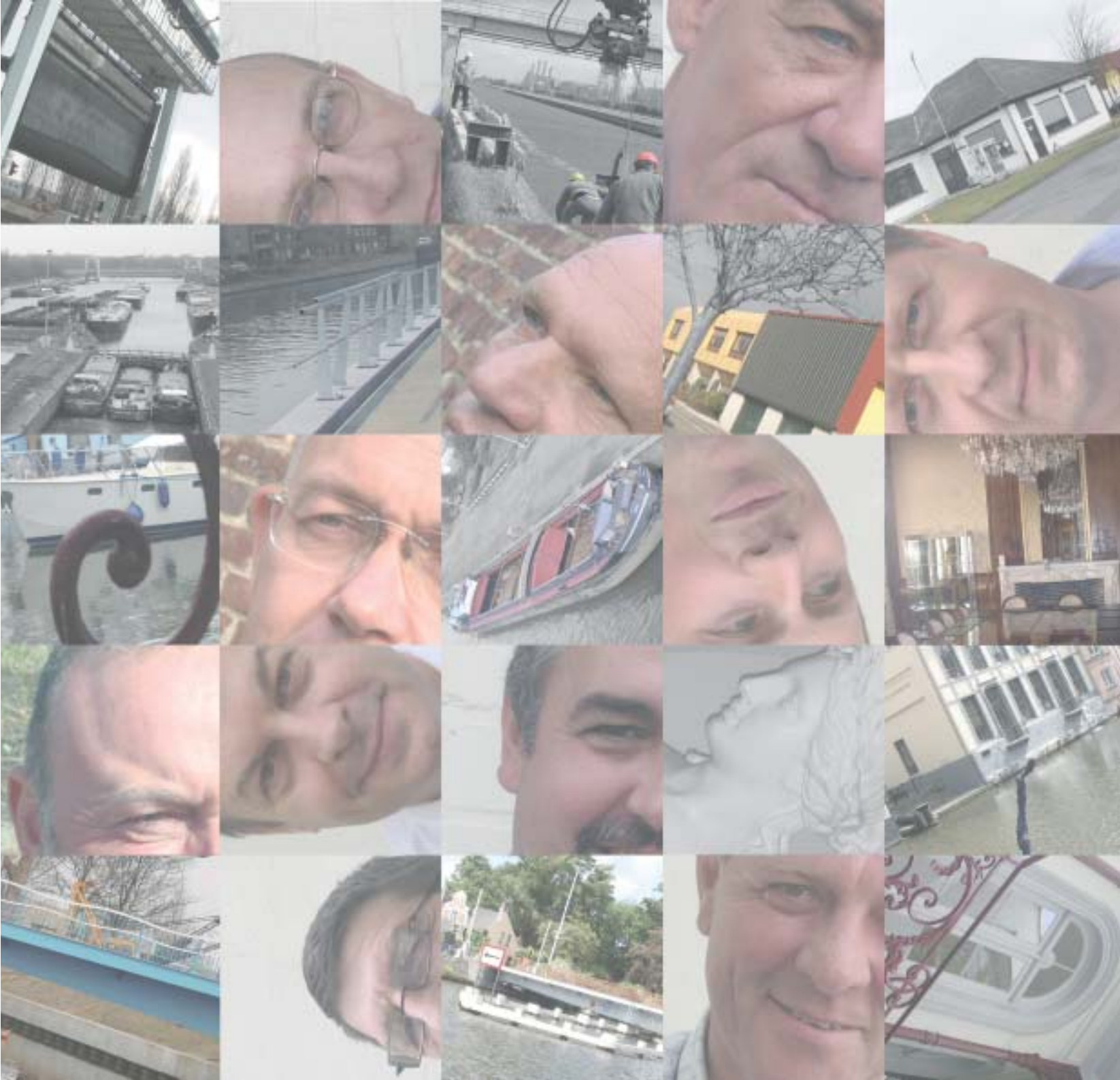


# Jaarboek 2004

## afdeling Bovenscheide

WATERWEGEN EN ZEEKANAAL NV







## Voorwoord

Dit achtste jaarboek van de afdeling Bovenschelde wordt tevens het laatste. Dit betekent uiteraard niet dat wij het voor bekeken houden maar dat we voortaan in een andere context werken.

Sinds 1 juli 2004 vormt de afdeling Bovenschelde samen met de afdeling Zeeschelde en de ex-NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen het extern verzelfstandigd agentschap "Waterwegen en Zeekanaal NV". Vanaf 2006 zal deze NV één gecoördineerd jaarboek publiceren.

Het jaarboek 2003 was reeds onconventioneel in die zin dat er toen voor geopteerd werd om enkele thema's diepgaand uit te werken in plaats van een opsomming te geven van de gerealiseerde projecten. Uit de reacties leerden wij dat dit initiatief door de lezers werd geapprecieerd.

Dit jaar gaan we nog een stapje verder op de ingeslagen weg van het ongebruikelijke. Nu worden de processen belicht waar de afdeling mee bezig is en dit middels interviews met functiehouders.

Tenslotte blijft de mens centraal staan, vooreerst uiteraard de klant, maar ook de eigen medewerkers.

Er werd gestreefd naar een mix van uitvoerende en ondersteunende functies. Projectingenieurs, districtshoofden en sectorhoofden behoren tot de eerste groep; inspecteurs, personeelsmanager en logistieke medewerkers tot de tweede categorie.

De medewerkers werden geïnterviewd door een professionele journalist die niet alleen peilde naar de uitvoering van de functie maar ook de mens achter de functiehouder in beeld bracht.

In 2004 bleven gelukkig calamiteiten zoals wateroverlast uit zodat we ons volop konden toeleggen op de kerntaken en de dubbele fusieoperatie. Op 1 mei werd de afdeling immers verruimd met de waterwegen in de kustzone (Ijzerbekken en de as Brugge-Plassendale-Nieuwpoort).

De voornaamste projecten in uitvoering waren de doortocht van de Leie te Kortrijk en de bouw van de tweede sluis te Evergem. Het belangrijkste studieproject betrof het Belgisch/Vlaams deel van het Europees project Seine-Scheldeverbinding in nauwe samenwerking met de Franse partners.

Ik hoop dat dit jaarboek 2004 elkeen, zowel de klanten, relaties, als eigen medewerkers, een beter inzicht mag verschaffen in de activiteiten van de afdeling Bovenchelde.

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd

# Inhoudstafel

Voorwoord .....	pag. 1
Project engineering vereist management en overleg .....	pag. 4
Streefbeeld Dender - Waterbeheersing en transport .....	pag. 7
Vergadermicrobe bedreigt buitenwerk .....	pag. 12
Een carrière vol herstructureringen .....	pag. 15
Achter elk dossier zit een mens .....	pag. 18
Van rattenvanger tot sectorhoofd .....	pag. 21
RIS-Vlaanderen: van droomproject naar praktische realisatie .....	pag. 24
Teamleider op de waterweg: zoals een coach in de atletiek .....	pag. 27
Van stroper tot boswachter .....	pag. 30
Tekenaar genereert profielen per computer .....	pag. 34
Dienst aanbestedingen: de materniteit van de Nederkouter .....	pag. 36
Personeelsmanagement in tijden van fusies .....	pag. 39
Het geheugen van de Nederkouter .....	pag. 42
Vergunningsplicht maakte van 'de Nederkouter' een begrip .....	pag. 44
Bruggen inspecteren is geen uitstapje .....	pag. 47
Communicatie: hefboom voor maatschappelijk draagvlak .....	pag. 50
Organogram .....	pag. 53
Kaart van het ambstgebied .....	pag. 54
personeelsbestand .....	pag. 55



## Project engineering vereist management en overleg

**Al geruime tijd is project engineering veel meer dan het rekentechnisch uitwerken van een constructie. Bij de afdeling Bovenschelde is projectmanagement alleen maar belangrijker geworden. “Niet dat ik dat ongaarne doe,” zegt projectingenieur Sara De Troeyer “randvoorwaarden bepalen, betrokkenheid creëren, inspraak organiseren en in het algemeen een maatschappelijk draagvlak tot stand brengen voor ‘uw’ project – dat vind ik net het aantrekkelijke aan mijn vak.”**

Met een kader van veertien ingenieurs is de afdeling Bovenschelde een kennisbedrijf, zeker als men rekening houdt met ondersteunende diensten en externe inbreng. Projectingenieurs werken in diverse cellen van aBS, en zijn betrokken bij bruggen- en sluizenbouw, dijkversterkingen, aanleg en beheer van opslagplaatsen voor baggerspecie, berm- en groenbeheersplannen, waterbeheersingsprojecten en grote herinrichtingprojecten. Alleen al in de cel

Investerings werken er zeven ingenieurs onder het celhoofd.

In 1998 studeerde Sara De Troeyer af als burgerlijk ingenieur bouwkunde, en sinds twee jaar werkt zij op de afdeling Bovenschelde. In die twee jaar heeft zij het “Streefbeeld Dender” opgesteld waarin de beleidsvisie voor waterbeheersing en transport op de Dender wordt beschreven. Volgend op deze studie werd het ontwerp opgestart van een uitwateringsluis op het Denderbellebroek en een nieuwe stuwsluis te Aalst. Daarnaast was zij ook betrokken bij de realisatie van een fietsbrug over de Dender te Ninove en een reeks kleinere projecten zoals het verhard- en van trekwegen en de aanleg en het versterken van dijken.

Bij aBS is het gebruikelijk dat eenzelfde ingenieur instaat voor het volledige verloop van een project, van ontwerp tot uitvoering. “Zo leer je uit eigen ervaring en het ver-

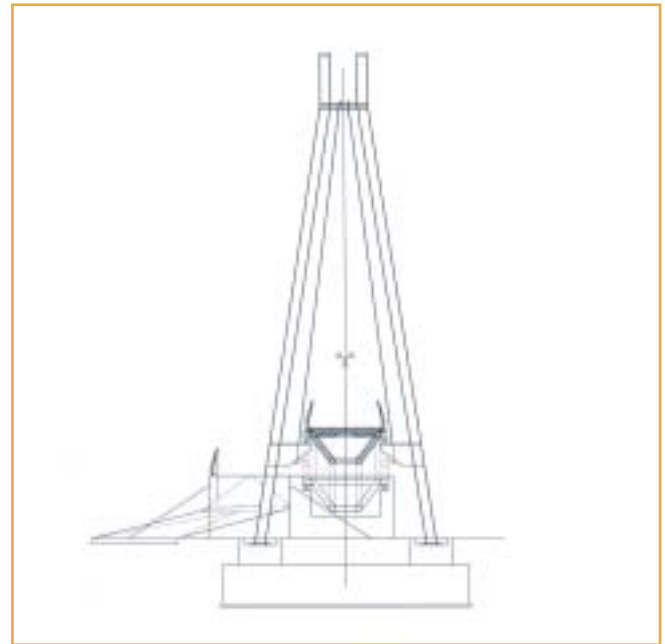


groot ook je betrokkenheid", vindt Sara De Troeyer. "Wat je niet voorzag bij het ontwerp, voel je in de uitvoering." Het is ook de gewoonte dat elke ingenieur alle opdrachten kan toegeschoven krijgen, hoewel zij bij jongere collega's "enige werkverdeling op regionale basis" lijkt te bespeuren. De keerzijde, zo zegt zij, is dat projectingenieurs soms naast elkaar werken: "Hoewel we celvergaderingen hebben en ook wel eens een studiedag, zou ik soms meer willen weten waar mijn collega's mee bezig zijn."

De moeilijkheid van project engineering is volgens haar niet meer uitsluitend de rekentechnische uitwerking. "Dat is ook niet de hoofdtak van een projectingenieur bij aBS. Hiervoor kunnen wij een beroep doen op de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO), ofwel op externe studiebureaus. Zij hebben gespecialiseerde ingenieurs en geüpdatete rekenmodules voor bruggenbouw, staalconstructies, kaaimuren, betonwerken, metaalstructuren, enz." Als projecteigenaar moet de projectingenieur zelf de deeltaken bepalen en opdrachten geven voor hun uitvoering.

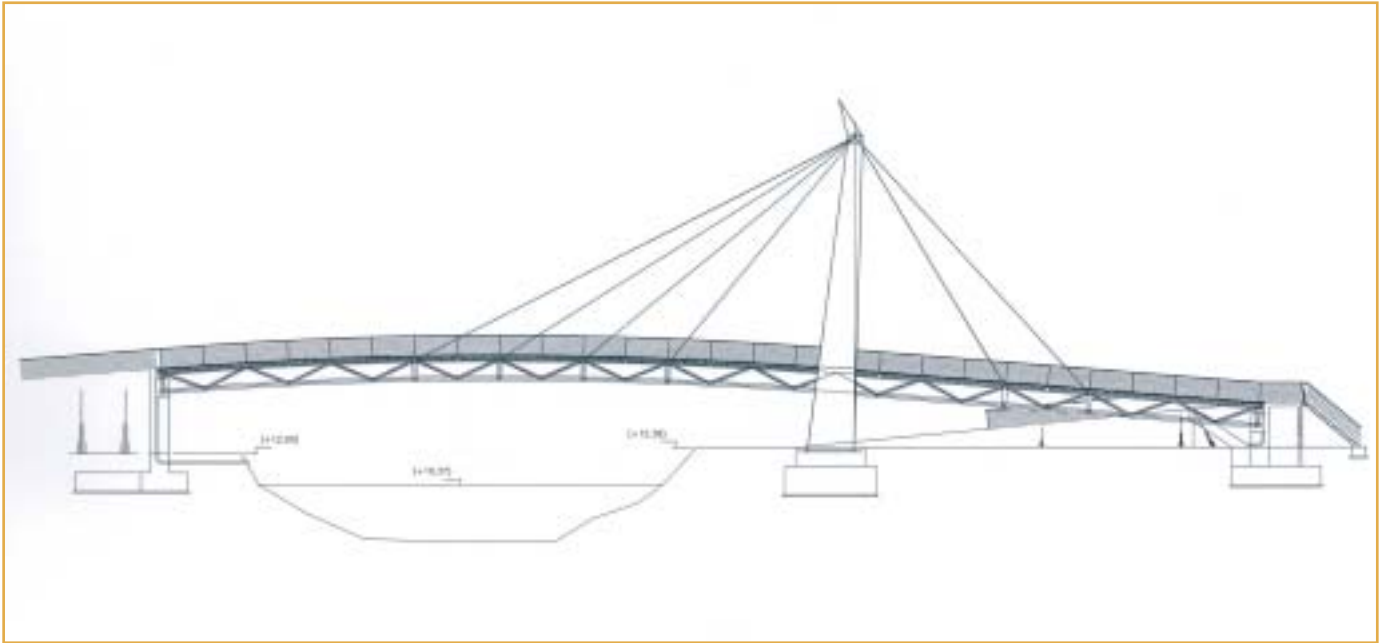
## Inspraak

Projectmanagement daarentegen vereist een veel breder perspectief. Het betreft alles wat nodig is om een project mogelijk te maken, te doen slagen, te doen aanvaarden. Zo moet een projectingenieur een team samenstellen, zorgen voor het voorafgaand terreinonderzoek, instaan voor de



coördinatie met nutsmaatschappijen en gemeenten, advies inwinnen van architecten of desgevallend van de Vlaams Bouwmeester, randvoorwaarden bespreken met stedenbouwkundigen, nagaan wie inspraak dient te hebben, belangengroepen contacteren, ... Ook moet er rekening worden gehouden met het multifunctioneel karakter van de waterweg, met de vereisten van Integraal Waterbeheer, milieu en natuur. Het ultieme doel is voor de realisatie van het project de noodzakelijke vergunningen te bekommen.

Maar moet je wel een ingenieur zijn om zo'n maatschappelijk draagvlak tot stand te brengen? Sara De Troeyer meent van wel: "Men vergeet te snel hoezeer de opleiding iemand vormt. Na vijf jaar studie hebben ingenieurs leren inzicht verwerven, wij hebben een gestructureerde manier om naar een probleem te kijken, om keuzes te maken, om mee te denken, om oplossingsgericht te werken. De technische bagage is daarbij onontbeerlijk om een project, zeker tijdens de uitvoering, tot een goed einde te brengen. Als projectingenieur ben je ook diegene die een zicht behoudt op het geheel."



Wel geeft zij toe dat oudere collega's soms vinden dat jongeren te veel opdrachten delegeren. "Zij hebben alles nog zelf moeten uitrekenen. Maar ja, dat was in een andere tijd." Sara De Troeyer vindt ook dat zuivere ingenieursvaardigheden vandaag niet meer volstaan voor goed projectmanagement: "Ik ben nogal communicatief, ik kan mij inleven in andere visies, ik kan partijen aanspreken en hen bij een project betrekken." Die extra vaardigheden komen volgens haar onvoldoende aan bod in de academische opleiding die, zo zegt zij, ook tekortschoot in specifieke kennis op het gebied van vergunningen, milieuwetgeving, stedenbouw, enz.

Hoewel tegenwoordig zowat iedereen zijn zeg vraagt en krijgt in grote projecten, blijft er volgens Sara De Troeyer voor de ingenieur toch een voldoende mate van vrijheid over. "Ook als er een omgevingsstudie is uitgevoerd, als de architect en de stedenbouwkundige hebben gesproken, blijft er nog de vrijheid van de ingenieur. Ook dan moet iemand nog bepalen hoe het bouwwerk wordt opgevat, welke technieken er zullen toegepast worden, enz."

Maar de realiteit is dat de projectingenieur niet langer de enige is die zijn zeg heeft – of je dat graag hebt of niet. Wie dat niet inziet, loopt met zijn hoofd tegen de muur. Maar nogmaals: eens je dat hebt begrepen, besef je dat projectmanagement zoveel boeiender is dan engineering in de traditionele betekenis."





## Streefbeeld Dender - Waterbeheersing en transport

De zware regenval en de overstromingen die erop volgden in de eindejaarsperiode 2002-2003 brachten de Dender-vallei voor de vierde maal in de afgelopen 10 jaar op de voorpagina's van de krant. Het was de aanleiding tot de onmiddellijke uitvoering van diverse lokale ingrepen op het terrein. Het was ook de aanleiding tot de opmaak van het 'Streefbeeld' voor de Dender, een eerste aanzet tot een meerjarenplan voor de Dender waarbij oplossingen naar voor worden geschoven voor een duurzaam en geïntegreerd waterpeilbeheer. Het streefbeeld belicht daarnaast ook een aantal maatregelen voor het instandhouden en bevorderen van de economische functie van de Dender als scheepvaartweg voor goederentransport.

### Beleidsvisie waterbeheersing

#### Historiek

De Dender kwam de laatste jaren herhaaldelijk in het

nieuws door de problemen met wateroverlast die zich, vooral in de streek van Geraardsbergen, voordeden. Het Denderbekken werd de voorbije tien jaar niet minder dan vier keer (1993-1994, 1995, 1999, 2002-2003) geconfronteerd met ernstige overstromingen die heel wat materiële schade en menselijk leed veroorzaakten. De snelle opeenvolging van deze natuurrampen is ongewoon. De jongste tien jaar werden immers gekenmerkt door een reeks uitzonderlijke natte periodes met hevige regenval. De Dender lijkt daardoor vandaag vaker en sneller voor problemen te zorgen dan in het verleden.

Ook vroeger echter deden zich in het Denderbekken op gezette tijden overstromingen voor en dat zal in de toekomst zeker zo blijven.

Nog niet zo lang geleden gingen de meeste overheden en burgers ervan uit dat overstromingen wel degelijk konden worden tegengehouden als de dijken maar hoog genoeg waren. Centraal stond de strijd van de mens tegen de

natuur. Overstromingen moesten te allen prijze worden bestreden en het belangrijkste wapen hierbij was het verhogen van de dijken.

Maar dijken verhogen heeft weinig zin als daardoor de zijbeken hun water niet meer kunnen lozen en daardoor zelf overstromen; en ingrepen die een gunstig effect hebben op de ene plaats kunnen stroomop- of stroomafwaarts voor nieuwe problemen zorgen.

### INTEGRAAL WATERBEHEER

Tijd dus voor een nieuwe aanpak.

Het streefbeeld voor de Dender is opgesteld vanuit de visie van het integraal waterbeheer: het duurzaam beheren van het aanwezige water, rekening houdend met de huidige en toekomstige noden van mens en natuur.

Integraal waterbeheer impliceert inderdaad een andere visie op hoogwater. Eerder dan de aanpak tegen de natuur, ligt het accent op de aanpak met de natuur. Het uitgangspunt daarbij is dat overstromingen een natuurlijk en onvermijdbaar verschijnsel zijn. 100% beveiliging tegen overstromingen is maatschappelijk en economisch niet verantwoord. Overstromingen kunnen niet worden tegengehouden, maar wel beheerst. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren op plaatsen waar dit verantwoord is.

Deze accentverschuiving neemt niet weg dat er lokaal maatregelen zoals dijkverhogingen noodzakelijk blijven om



de beveiliging van woonkernen en industriegebieden te garanderen. Het betekent wel dat deze zgn. harde oplossingen beperkt blijven tot plaatsen waar de lokale omstandigheden geen andere oplossingen voor beveiliging toelaten.

### MULTIFUNCTIONALITEIT

Integraal waterbeheer impliceert ook het respect voor de multifunctionaliteit van de waterweg.

In vroegere tijden werden waterwegen enkel gezien in functie van scheepvaart en waterbeheersing. Ecologische en sociale aspecten werden al te vaak over het hoofd gezien bij het opstellen van infrastructuurplannen. Vandaag gaat de aandacht naar het integrale plaatje waarin milieu en tal van sociale aspecten een plaats krijgen.

### STREEFBEELD

Het uitwerken van structurele maatregelen vergt een door-gedreven studie naar hun effectiviteit en haalbaarheid. Door de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek werd een digitaal model van de Dender ontwikkeld dat toelaat de effecten en wenselijkheid van mogelijke ingrepen na te gaan. Met behulp van dit model werden een aantal scenario's voor een beter waterpeilbeheer op de Dender doorgerekend.

De resultaten van deze studie werden gebundeld in het beleidsdocument '**Streefbeeld Dender – Waterbeheersing en transport - Startnota**'. We vatten de belangrijkste conclusies van deze studie samen.

- In eerste instantie dienen de nog **resterende overstromingsgebieden** gevrijwaard te worden. Wateroverlast is namelijk in hoofdzaak het gevolg van het feit dat de rivier het overtollige regenwater van grote stormen nergens meer op een natuurlijke wijze kan bufferen. De bebouwingsdrang in de valleien heeft het aantal natuurlijk overstroombare gebieden in belangrijke mate beperkt. Het is van wezenlijk belang dat verdere aantasting van de overstroombare oppervlakte vermeden wordt.
- In tweede instantie werd er aan gedacht de natuurlijke overstromingsgebieden in te richten tot **gecontroleer-**

**de overstromingsgebieden.** Deze inrichting heeft tot doel de werking van de overstromingsgebieden te optimaliseren bv. door het verhogen van de bergingscapaciteit door afgraving of het plaatsen van ringdijken, het bouwen van in- en uitlaatconstructies,... Dit moet toelaten deze gebieden optimaal in te schakelen voor de waterbeheersing.

De simulaties toonden aan dat dergelijke ingrepen een positief effect op de waterbeheersing, in termen van lagere maximale waterstanden, kunnen hebben, maar dat dit effect steeds relatief beperkt is.

Bovendien stelt men vast dat bij de inrichting van het ene gebied vaak een meer stroomafwaarts gelegen natuurlijk overstromingsgebied niet meer of minder wordt benut. Dit wordt als een negatief en ongewenst effect beschouwd daar het gebieden betreft die zonder enige materiële of maatschappelijke schade kunnen overstromen en de natuurlijkheid en biodiversiteit van de Dendervallei ten goede komen.

Een bijkomend probleem is dat de bijkomende inrichting van deze natuurlijke overstromingsgebieden geen 'absolute' bescherming biedt. Gezien de onzekerheden op de sturing van gecontroleerde overstromingsgebieden (welke gebieden laat men wanneer en in welke volgorde vollopen?) en de technische moeilijkheden hiervan (noodzaak van accurate voorspellingen, centrale sturing op afstand, enz...) is het niet aangewezen de beveiliging van woonkernen hier volledig te laten van afhangen. Lokale maatregelen (bv. het indijken van woonkernen) blijven noodzakelijk.

Als algemene conclusie kan men stellen dat de financiële inspanningen die nodig zijn voor het realiseren van gecontroleerde overstromingsgebieden en de impact op natuur en milieu niet te verantwoorden zijn voor de beperkte en onzekere baten die ertegenover staan. Op basis van de conclusies van deze studie wordt geoordeeld het inrichten van natuurlijke overstromingsgebieden tot gecontroleerde overstromingsgebieden in het Denderbekken niet langer als beleidsoptie te weerhouden.

- Door de toenemende bebouwing in de laatste decennia

zijn er een groot aantal natuurlijke overstromingsgebieden verdwenen.

**Het Denderbellebroek** dat behoort tot de polder van de Beneden-Dender, kan met zijn oppervlakte van 170ha beschouwd worden als het enige volwaardige overstromingsgebied van betekenis langs de Dender. Het broek dient als buffer voor het Denderwater dat tijdens perioden van hoogtij niet onmiddellijk kan geloosd worden in de Zeeschelde die aan het getij onderhevig is. Het gebufferde water wordt dan tijdens laagwaterperiodes door middel van pompen terug naar de Dender gepompt om zo afgevoerd te worden naar de Zeeschelde via de stuw van Dendermonde.

Bij grote wassen op de Dender is de pompcapaciteit onvoldoende om het watervolume uit het Denderbellebroek tussen twee tijpieken in over te pompen naar de Dender. Bij langdurige wassen wordt bijgevolg het water-niveau in het broek systematisch opgebouwd.

Het ledigen van het Denderbellebroek dient, wanneer de waterstand op de Dender en de Zeeschelde dit toelaat, zo snel mogelijk te gebeuren enerzijds om de bergingscapaciteit voor een eventuele volgende hoge waterstand te vrijwaren en anderzijds om de beken die in het Denderbellebroek uitmonden te kunnen ontlasten.

Om dit te realiseren is het bouwen van een uitwateringssluis tussen het broek en de Dender de beste oplossing. Zo kan het water bij eb op de Zeeschelde maximaal gravitair geëvacueerd worden.

Het ontwerp van deze constructie werd eind 2004 opgestart; wij verwachten de realisatie in de eerste helft van 2006 te kunnen aanvatten.

- Reeds in het midden van de 17de eeuw werd de Dender bevaarbaar gemaakt. De huidige generatie stuwsluizen tussen Aalst en Geraardsbergen werd gebouwd tussen 1863 en 1867 tijdens de kanalisatie en kalibrering van de Dender voor 300 ton schepen. Deze constructies zijn sterk verouderd en zorgen door hun onaangepaste vormgeving en afmetingen voor opstuwing in de opwaartse panden. Daarenboven wer-

den drie van de zes Waalse stuwen recent vernieuwd. Zij functioneren automatisch en beschikken over een grote capaciteit. Hierdoor kan verwacht worden dat wasgolven versneld naar Vlaanderen zullen worden afgevoerd wat door de onaangepaste stuwen op Vlaams grondgebied voor een verhoging van het overstromingsgevaar en de wateroverlastproblemen kan zorgen.

**Een vernieuwing en een herdimensionering van de stuwen** van Geraardsbergen tot Aalst dringt zich op.

Gezien de ouderdom en de veelvuldige onderhouds- en instandhoudingswerken die reeds noodzakelijk waren aan de stuwsluis van Aalst, is deze als eerste aan de beurt. Zij zal in haar geheel worden vervangen en daarbij ongeveer 1km naar opwaarts worden verplaatst.

De stuw van Teralfene bevindt zich op ongeveer 2,7km afwaarts de stuw van Denderleeuw. Het verschil tussen het normale peil op- en afwaarts de stuw te Teralfene bedraagt slechts 56cm. In vergelijking met de andere panden op de Dender is dit een erg kort pand dat slechts een gering waterpeilverschil dient te handhaven. Gezien het bovenvermelde wordt overwogen om deze stuw te verwijderen.

Vooraleer tot een realisatie van deze werken kan worden overgegaan, zijn verschillende voorstudies noodzakelijk. Gezien de aanwezigheid binnen het studiegebied van verschillende waardevolle natuurgebieden met vaak meer-

voudige beschermingsstatus (VEN, habitatrichtlijngebied, natuurreservaat, beschermd landschap) dient de mogelijke impact op milieu en natuur binnen deze gebieden onderzocht te worden.

Een eerste studieluik bestaat dan ook uit een milieu-impactanalyse van het verplaatsen van de stuwsluis van Aalst naar opwaarts en het eventueel afschaffen van de stuw van Teralfene om de haalbaarheid van deze ingrepen na te gaan. Pas hierna kan het eigenlijke ontwerp van de kunstwerken worden aangevat.

De milieu-impactanalyse werd eind 2004 aanbesteed. Dit eerste luik in de voorbereidende studies wordt eind 2005 afgerond. Wij voorzien de realisatie van de stuwsluis van Aalst aan te vatten in 2008-2009.

## Beleidsvisie transport

### SITUATIE

Vanaf de monding in de Schelde te Dendermonde tot 2,6km opwaarts is de Dender gekalibreerd voor schepen klasse IV (1350 ton). Verderop tot Aalst (15km) is de Dender bevaarbaar voor schepen klasse II (600 ton). Opwaarts Aalst (34km tot aan de gewestgrens) is zij slechts bevaarbaar voor schepen van klasse I (300 ton).

Op het gewestplan is een reservatiezone voor de kalibrering van de Dender voor schepen klasse IV voorzien vanaf Dendermonde tot aan de brug in de autosnelweg E40 te Aalst.

In de periode 1968-1978 werd door de omlegging van de Dender buiten de stad Dendermonde het hierboven vermelde meest afwaartse deel aangelegd, waarbij een tijsluis aan de nieuwe monding in de Zeeschelde werd gebouwd. In het meer opwaartse gedeelte van de Dender tot Aalst werden voornamelijk in de jaren '70 een tiental bruggen herbouwd rekening houdende met een klasse IV gabariet.

### TRAFIEK

De Dender kan men in twee verschillende delen splitsen, enerzijds het vak Geraardsbergen–Aalst en anderzijds het vak Aalst–Dendermonde. Het belangrijkste goederenverkeer vindt plaats in het stroomafwaartse gedeelte vanaf





Aalst tot Dendermonde. Dit hangt samen met de industriële activiteit die zich eveneens voornamelijk in deze regio situeert. In 2001 werden op de Dender ongeveer 500.000 ton goederen vervoerd. De trafiek blijft de laatste jaren min of meer constant.

Stroomopwaarts de sluis van Aalst is de trafiek beperkt wegens het beperkte gabariet en het groot aantal sluizen. Het goederentransport is er de laatste decennia steeds in dalende lijn geëvolueerd. In 2001 werden door de sluis van Aalst 50.000 ton goederen verscheept. De betrokken bedrijven bevinden zich onmiddellijk opwaarts de sluis van Aalst. Het gedeelte Geraardsbergen-Aalst vervult vooral nog een functie voor de pleziervaart. Inkomend verkeer vanuit Wallonië is vanaf 1999 volledig weggevallen.

### POTENTIES

AWZ heeft in opdracht van het Vlaams Overlegplatform van Waterwegbeheerders een studie laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor de scheepvaart op de kleine waterwegen (klasse I tot III) in Vlaanderen, waaronder de Dender. Als eerste prioriteit kwam hieruit de noodzaak naar voor van goed onderhoud en voldoende ruime bediening. De maatschappelijke baten zijn immers voldoende om de daaraan verbonden kosten te dekken. Dit is bovendien de basisvoorwaarde voor het aantrekken van nieuwe trafieken.

Deze studie heeft ook uitgewezen dat er nog een aanzienlijk potentieel voor goederentransport op de Dender bestaat (kaaimuraanvragen, verklaringen van bedrijven over de verwachte verdere groei van hun trafieken, aanwezigheid van bedrijventerreinen in de onmiddellijke omgeving van de waterweg,...). De verwachtingen van de bestaande bedrijven betreffende de groei van hun trafieken worden wel voorwaardelijk gesteld aan een verruiming van het gabariet tot 1350 ton.

Een opwaardering naar klasse IV tot Aalst vergroot de kans op het effectief realiseren van de aanwezige potenties. Bovendien wordt door de bestaande gebruikers reeds gewag gemaakt van een groeiend probleem met de beschikbaarheid van voldoende kempenaars (600 ton) om de verla-

ders langs de Dender te bedienen.

Een kosten-batenanalyse moet uitwijzen of een opwaardering maatschappelijk rendabel is. Een eerste ruwe berekening in de studie van de kleine waterwegen suggereert dat het vrachtpotentieel op de Dender groot genoeg is om een opwaardering te motiveren.

Indien de rentabiliteit hiervan wordt aangetoond, kunnen de nodige investeringen gepland worden om in eerste instantie eenrichtingsverkeer met 1350 ton-schepen toe te laten. Hiertoe dienen volgende werken te worden uitgevoerd:

- nieuwe 1350 ton-sluis te Denderbelle;
- één of twee zwaaikommen voor 1350 ton-schepen te Hofstade en/of Aalst (beide scenario's dienen onderzocht te worden);
- verbreding bocht ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe Dender te Dendermonde.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse is gepland in de loop van 2006.

Stroomopwaarts van de nieuw te bouwen stuwsluis in Aalst gaat de prioriteit naar recreatieve scheepvaart. Het potentieel is te gering om een opwaardering van de waterweg te overwegen. Toch dient de scheepvaart met spitsen (300 tot 350 ton-schepen) verder mogelijk te blijven. Zowel in Lessen als in Geraardsbergen bereiden bedrijven zich opnieuw voor op transport per binnenschip.





## Vergadermicrobe bedreigt buitenwerk

**Toezen op een kwaliteitsvolle uitvoering op het terrein: zo omschrijft Johnny Verhaeghe de essentie van zijn opdracht als werftoezichter. In de 27 jaar bij de afdeling Bovenschelde, heeft hij het werk aanzienlijk zien veranderen – vooral door een toename van wat hij de vergadermicrobe noemt. Volgens hem zouden de contacten op het terrein en aandacht voor de kwaliteit moeten blijven primeren in zijn werk.**

Op foto's die zijn broer van hem maakte, ziet men Johnny Verhaeghe zoals hij is op zijn werk: met laarzen aan de voeten, een muts over de oren getrokken en in jekker of regenkledij bij een *dragline*-bak, een verlaat op een oude Leiearm waar schotbalkjes worden opgehaald of bij het nemen van hoogtepeilen bij de bouw van een nieuwe kaai-muur in Wevelgem.

Woonachtig in Wervik, kwam hij in 1978 in dienst bij de

2<sup>de</sup> directie te Kortrijk van de Dienst van het Stroomgebied der Schelde. Hij had A2-studies achter de rug en zijn specialisatie "Openbare Werken" bereidde hem gericht voor op deze job. Vandaag betreurt hij dat er nog zo weinig goede stielmannen afstuderen aan de technische scholen. "Veel studierichtingen, zoals voor metser, zijn niet echt gegeerd. De bouw blijft een harde stiel."

Over de jaren in Kortrijk vertelt Johnny Verhaeghe dat er altijd een speciale sfeer heerste. "Toen we nog een federale administratie waren, werd de dienst al eens fel ingekrompen en later werden wij zelfs als afzonderlijke directie opgedoekt. Het feit dat de dienst opwaarts Wervik tweetaalig was, gaf een voelbaar andere sfeer. Er heerste ook een andere benadering van de problemen, het tempo bij de lokale aannemers lag ook altijd iets lager."

In die jaren strekte de bevoegdheid over de Leie zich nog uit van Wervik over Komen en Waasten/Warneton tot

Houpline in Henegouwen. Toen de 2<sup>de</sup> directie te Kortrijk onder het Vlaams Gewest kwam, eindigde de bevoegdheid over de Leie bij de taalgrens. Ook nu “eindigt” de Leie (voor onze afdeling) op de grens van Wervik en Komen bij de Plankebeek/Haute Planche.

Als werfopzichter volgt Johnny Verhaeghe op dit ogenblik drie werken en die combinatie noemt hij “een hele klus”: de onderhoudsbaggerwerken op het Kanaal van Gent naar Oostende, de bouw van twee fiets- en voetgangersbruggen in Wervik en samen met een collega de werken aan de doortocht van Kortrijk – thans het grootste investeringswerk op de binnenwateren in Vlaanderen. Zo volgt hij in Kortrijk de bouw op van acht bruggen, waarvan er nu drie klaar zijn. De constructie van de brug over de westelijke



Ring is bezig en binnenkort start de bouw van de Collegebrug voor voetgangers, die een bijzondere esthetiek meekrijgt.

## Certificering

Kwaliteitstoezicht noemt Johnny Verhaeghe het belangrijkste onderdeel van zijn werk: nagaan of de uitvoering gebeurt zoals voorzien, controleren of aan de bestekvoorwaarden is voldaan, of de damplanken goed ingeheid zijn, of er voldoende wapening is aangebracht in de bekisting, of de juiste materialen werden gebruikt, enz. Hij onderkent twee belangrijke evoluties in de 27 jaar dat hij werftoezichter is: het invoeren van de certificering van materialen zoals BENOR voor wapeningsstaal en betonproducten of COPRO voor asfalt; en de komst van veiligheidscoördinatoren die, in tegenstelling tot wat gebeurde in de woningbouw, nog altijd ten volle meespelen bij openbare werken. Daarnaast is er natuurlijk de toename van het aantal vergaderingen, maar dat noemt hij een algemeen maatschappelijke evolutie: “Vergaderen is noodzakelijk, maar het is ook tijdrovend. Vergaderen is onvermijdelijk, bij voorbeeld met gemeentebesturen en nutsbedrijven – maar het is ook een microbe.”

De tweede taak van Johnny Verhaeghe is van administratieve aard: het opstellen van dagrapporten en van een beknopt relaas der werken. Deze verslagen bieden de basisgegevens voor onder meer verrekeningen. Zo noteert hij het aantal effectief tewerkgestelde arbeiders en hun kwalificatie, het ingezette materieel, de verwerkte grondstoffen, enz. Dit alles vormt de basis voor de controle van de hoeveelheden en voor goedkeuren of bijwerken van de maandelijkse vorderingsstaat van de aannemer, de basis van betaling.

Naast die twee taken blijven de persoonlijke contacten op het terrein van groot belang voor een werftoezichter. “Wij komen in de werfketen en op de werkvloer, wij spreken met de arbeiders en met de ploegbazen. In ons vak hebben wij nog veel menselijke contacten. We voeren ook discussies met de vertegenwoordigers van de aannemer. Je ontmoet alle soorten temperamenten. Soms hebben wij con-

structieve gesprekken, een andere keer worden dat felle discussies en een enkele keer ontardt dat wel eens in een verbale confrontatie. Contacten zijn er ook met de sectorhoofden, de binnenvaartbegeleiders of de scheepvaartin-specteur 'als er iets moet geregeld worden'. Ook met de lokale politie of met de gemeentebesturen kan je maar beter een goed contact onderhouden – bij voorbeeld voor het geval er een weg moet afgesloten worden of als een speciaal transport doorgang moet krijgen."

Een bijzonder aspect van deze public relations noemt Johnny Verhaeghe zijn bijdrage aan de permanente tentoonstelling over de Leie-doortocht in Kortrijk. "Als amateur-fotograaf heb ik aan het fotogedeelte van die tentoonstelling meegewerkt, samen met een collega van het tekenbureau. Zo hebben we o.a. foto's gemaakt van de bron van de Leie in het Franse Lisbourg."

"Een mooie job, met veel aspecten en veel buitenwerk", zo vat Johnny Verhaeghe zijn werk samen. Als belangrijkste kenmerk van een goede werftoezichter noemt hij: weten wanneer je de baas mag en moet lastigvallen. "Dat moet je inschatten, aanvoelen, dat vergt veel ervaring. Je moet hem niet raadplegen over de vraag of er nog zes tegels moeten bijgelegd worden. Maar voor alles dat verband houdt met stabiliteit of dat een financiële impact heeft, kan je hem maar beter op tijd verwittigen."







## Een carrière vol herstructureringen

**De versnelling van de veranderingen in openbare dienst – dat is wat ing. Frank Proot heeft ervaren als het belangrijkste kenmerk van de afgelopen jaren. Dertien jaar lang had hij aanvankelijk een vaste opdracht en een vaste werkring, maar in de jaren daarop en vooral de afgelopen jaren zijn het aantal administratieve herstructureringen nauwelijks nog bij te houden.**

Niet alleen de datum waarop Frank Proot in dienst kwam bij het toenmalige Ministerie van Openbare Werken, een 31<sup>ste</sup> december, is merkwaardig. Ook zijn allereerste affectatie was zonder meer uitzonderlijk. "Ik was een jong ingenieur van nauwelijks 21 jaar en ik werd onmiddellijk voor de leeuwen gegooid op de bouw van de Pierre Vandamme zeesluis in Zeebrugge. Met vier sluisdeuren, vier bruggen, een dubbele inkokering en de bijhorende wegenis – om niet te spreken van de technische en juridische verwickelingen, was dit project destijds de grootste bouwwerf

van België. Zoals mijn vroegere overste, ir. Robert Simoen, inspecteur-generaal, me zei, was dit een werk zoals je maar één keer meemaakt in een generatie."

Waar hij als pas afgestudeerd ingenieur op een bouwwerf stond van 4 miljard BEF, is hij nu bezig met kleinere aanne-  
mingen van 500.000 euro. Maar sinds de zeesluis in de achterhaven van Zeebrugge werd opgeleverd, is voor hem ook de stabiele, vaste werkring weggefallen. Het heeft hem geleerd dat flexibiliteit in openbare dienst wel degelijk bestaat. Dat achter een administratieve hertekening dikwijls een filosofie en een visie steekt. En vooral dat wantrouwen en weerstand tegen veranderingen, hoe menselijk ook, moeten en kunnen overwonnen worden.

De "Dienst der Kust" zoals de latere afdeling Waterwegen Kust (WWK) toen nog werd genoemd, bestond in het midden van de jaren 1980 behalve uit het beheer der havens ook uit drie binnenwaterdistricten. Frank Proot kwam

terecht op het district Plassendale, dat kort na de eeuwwisseling met het district Brugge werd samengevoegd tot het district "Kanalen-Oost". Het toenmalige district leper bleef een afzonderlijke entiteit en noemt intussen district "IJzer".

Gewestvorming en federalisering van de grote administraties zorgden in 1991 voor een samenvoeging van de Dienst der Kust (Ministerie van Openbare Werken) met de Dienst Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen). In 1995 zouden "Zeewezen Kust" en "Waterwegen Kust" twee afzonderlijke afdelingen worden.

## Visie

Van directer belang voor Frank Proot waren de wijzigende organisatiestructuren voor de binnenwateren. Nadat de districten Plassendale en Brugge waren samengevoegd, werd geoordeeld dat ook het uitwateringscomplex van Sas-Slijkens, tot dan behorende bij het district "Haven van Oostende", onder zijn beheer zou komen. Met de integratie van de afdeling Waterwegen Kust in de afdeling Bovenschelde met ingang van 1 mei 2004, werd ook het gedeelte van het Kanaal Gent-Oostende tussen Brugge en de keersluis van Beernem toegevoegd aan zijn ambtsgebied - voortaan gekend als het district "Kanalen-West" (district 6).

Frank Proot: "De buitenwacht begrijpt niet altijd deze administratieve verschuivingen. Maar er zit wel degelijk een

filosofie achter. De eerste uitbreiding, de toevoeging van Sas-Slijkens, vertolkte de visie dat uitwateringen niet enkel van belang zijn als zeewering maar ook als afwatering van de binnenwateren. De tweede verruiming tot Beernem betekende een functionele integratie gezien het belang van de keersluis voor de waterbeheersing in en rond Brugge."

De veranderingen in openbare dienst gaan verder dan de wijzigingen van de administratieve structuren. Ook de bedrijfscultuur verandert, zowel binnen eenzelfde dienst als bij overgang naar een andere eenheid. Van een hoofdzakelijk streekgebonden focus is het accent volgens Proot geruisloos verschoven naar een klantgerichte dienstverlening: "Een schipper die van Gent naar Brugge vaart heeft er geen boodschap aan dat het ene ambtsgebied hem doorgeeft naar een ander. En de administratie hoort die schipper te zien als één en dezelfde klant, in welk gebied hij ook vaart."

Daarmee samenhangend wijst Proot op de verschillende tradities, procedures en gebruiken in verscheidene ambtsgebieden van eenzelfde administratie. "Ik bedoel dat niet negatief, maar het is een realiteit waar men zich wel moet aan aanpassen. Zo ging WVK op een andere manier om met woonboten dan aBS – zo iets vertolkt andere prioriteiten en andere noden." Afhankelijk van de regio gelden ook andere werkregelingen en -uren – dat weerspiegelt de verschillende intensiteit van de scheepvaart of bijzondere kenmerken van de waterbeheersing. Het is bijvoorbeeld begrijpelijk dat afwatering naar zee, zoals in Sas-Slijkens, gebeurt in functie van de getijvensters en dus andere werktijden met zich brengt.

Volgens Frank Proot speelt de afdeling Bovenschelde ook korter op de bal dan het de gewoonte was bij de afdeling Waterwegen Kust. "Daar vond men dat meldingen eerst moesten nagetrokken worden en dat rapportering pas volgde na de uitvoering. Bij aBS wil men aan klanten, gemeentebesturen en schippers sneller een antwoord geven op hun vragen." Hij vindt ook dat een districtshoofd nu meer dan vroeger wordt geïnformeerd over de ruimere visie van de afdeling en dat zijn celhoofd vlotter aanspreek-



baar is. Verandering is er ook in de aard van het werk. "Als jong ingenieur stond ik op een werf, vandaag zit ik vooral achter een bureau. Wie zich niet kan aanpassen is een sukkelaar."

Ook binnen eenzelfde afdeling veranderen de organisatiestructuren, zoals o.a. blijkt uit de wijzigingen in 2004 waar bij districtshoofden, hoewel ze nog verder samenwerken met de cel Exploitatie, terechtkwamen in de cel Beheer en waarbij de vroegere Wachters der Waterwegen werden opgesplitst in teamleiders en sectorhoofden. "De nieuwe situatie is wellicht meer stresserend – maar ja, dat geldt voor iedereen en van alle medewerkers wordt er nu eenmaal meer gevraagd dan vroeger." De toenemende aandacht om het overheidsdomein op een commerciële manier uit te baten, is een ander voorbeeld.

Verandering is de enige zekerheid in het leven – ook in overheidsdienst en verandering roept nu eenmaal weerstand op. Frank Proot heeft dat opgemerkt doorheen heel zijn beroepsloopbaan. "Het is begrijpelijk dat 'die van Oostende' zich vragen stellen over 'werken met die Oost-Vlamingen'. Argwaan is menselijk, maar mag niet verlammen. Een goed gesprek kan veel onrust voorkomen. En nadien blijkt dikwijls dat er voor de meeste functies nauwelijks iets verandert."

De versnelling van de verandering zal nog niet vlug stilvallen. Het Kanaal van Brugge naar Sluis is eigendom van het Vlaams Gewest maar wordt nog beheerd door de provincie West-Vlaanderen – een situatie die allicht niet ten eeuwige dage zo zal blijven. Ter discussie staat ook de overdracht naar het Vlaams Gewest van het beheer over de Verbindingssluis tussen het kanaal Gent-Oostende en het Boudewijnkanaal te Brugge, nu nog in handen van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ). Het zou het aantal binnenvaartbegeleiders in dit district van 38 op 49 brengen. En tot slot is er de integratie van de afdeling Bovenschelde in Waterwegen en Zeekanaal NV. Het bevestigt Frank Proot in zijn overtuiging dat ook een overheidsdienst zich voortdurend moet aanpassen om te kunnen overleven.





## Achter elk dossier zit een mens

**Als districtshoofd op de Dender, de Durme en de Moervaart doet ing. Willy Callebaut vandaag het werk waarvoor vroeger 2,5 man werden ingezet. Die evolutie naar een grotere efficiëntie en productiviteit is een algemene trend in de afdeling Bovenschelde. En er zijn nog wel meer verschillen tussen vroeger en nu.**

Zowel in het beheer van de waterwegen als in de strijd tegen wateroverlast, vormen districten een geografische eenheid. Met 38 medewerkers en het toezicht op acht sluizen en twintig beweegbare bruggen biedt district 4 voor Willy Callebaut een erg veelzijdige bezigheid. Sommige kunstwerken zijn 125 jaar oud, en het is niet altijd vanzelfsprekend om rond te komen met een onderhoudsbudget van nauwelijks 685.000 euro per jaar.

Sinds de herstructurering van 2004 vallen investeringen niet meer onder zijn bevoegdheid, maar aan werk is er

geen tekort: coachen en motiveren van het personeel; organiseren van de sluisbediening en het leveren van input voor scheepvaartberichten; opmaken van onderhoudsbestekken; groenbeheer en het verzorgen van natuurvriendelijke oevers; het afleveren van vergunningen en toelatingen; en bescherming van bevolking en eigendommen tegen overstroming.

Dat zijn standplaats Aalst slechts drie km van zijn woning ligt, kan Willy Callebaut ten volle appreciëren. Maar voor de dienst even belangrijk is wellicht dat hij vanuit Aalst even snel in Geraardsbergen is als in Gent, in Brussel of in Lokeren. Zijn district is inderdaad een erg heterogeen en daarenboven niet eens aaneengesloten gebied, een unicum binnen aBS. Willy Callebaut kent de voordelen om, op hoofdkantoor of op een regionale directie, op dezelfde gang te werken "als waar de lamp brandt". Maar de voldoening die hij heeft van het werken in eigen streek, is voor hem onvervangbaar: het contact met de burger, het besef



dat je iets kunt doen voor de eigen streek, de dankbaarheid die je terugkrijgt van de eigen mensen. Want zoals hij zegt: "Achter elk dossier zit er een mens".

## Herstructureringen

In zijn lange carrière heeft Willy Callebaut al heel wat administratieve herstructureringen meegemaakt. Terwijl de Dender altijd al tot aBS behoorde, ressorteerde de Moervaart traditioneel onder de afdeling Zeeschelde (destijds "Tijgebonden Waterwegen") waarin deze waterweg vroeger uitmondde via de Durme. Sinds er een kwart eeuw geleden een dam werd gebouwd op de Durme om Lokeren tegen overstromingen te beschermen, watert de Durme af naar het Kanaal Gent-Terneuzen en kwamen Moervaart en Durme onder aBS. Callebaut waarschuwt terloops tegen de door sommigen beoogde verhoging van het waterpeil in het Kanaal Gent-Terneuzen, wat onvermijdelijk zijn weerslag zou hebben op het peil van de Moervaart en dus op de afwatering rond Lokeren. Andere herstructureringen waren een gevolg van de federalisering van het Ministerie van Openbare Werken en van de afschaffing in 1991 van de Dienst der Kolenafvoerkanalen.

Begonnen op het Ministerie van Openbare Werken bij de Dienst der Kolenafvoerkanalen, kwam hij in Vilvoorde terecht op de Dienst Tijgebonden Waterwegen om uiteindelijk een standplaats te krijgen op de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, waar hij het



Vlaamse gedeelte van het kanaal naar Charleroi en de Zenne onder beheer kreeg. Op 1 februari 1997 werd hij overgeplaatst naar de afdeling Bovenschelde, aanvankelijk naar Gent, later naar Gentbrugge en tenslotte naar Aalst. Sinds 1997 is hij verantwoordelijk voor de Dender en in 1999 kwamen daar de Durme en de Moervaart bij. Van die mutaties zijn hem vooral de verschillen in bedrijfs-cultuur bijgebleven: "in Willebroek werkten we al met een handenvrije GSM, in Gent moesten we het destijds nog doen met een semafoon ... Toen ik 25 jaar geleden begon bij het toen nog federale Openbare Werken, moesten we de ziel uit ons lijf lopen om een telexaansluiting te bekommen. Bestekken werden nog gemaakt op stencil, dikwijls met knip- en plakwerk wat verschillende lettertypes opleverde. Zeker tot 1990 was het gebruikelijk om brieven te schrijven met de balpen, die vervolgens verbeterd werden, om dan te worden overgetypt door een typiste."

Vergaderen werd veralgemeend vanaf de jaren 1980 en in de jongste jaren komen daar ook heel wat avondvergaderingen bij. "Zoiets doe je op vrijwillige basis en ieder districtshoofd vult dat op zijn eigen manier in. Maar hoorzittingen met actiegroepen en de bredere bevolking horen tegenwoordig bij ons werk. Zoiets is ook goed voor het imago van het openbaar bestuur. De mensen zeggen dan: ze komen tenminste, ze zijn toch geïnteresseerd." Willy Callebaut doet wel meer op vrijwillige basis. Zo schreef hij "na mijn werkuren" een brochure met historische en toeristische achtergrondinformatie over Durme en Moervaart, waarin o.a. praktische informatie is opgenomen over het door hem ingevoerde "blokwaren" – ook al een maatregel om efficiënter te werken. In 1999 was hij ook de eerste om op de Moervaart de oeververdediging met gestapelde schanskorven te vervangen door een, overigens aanzienlijk goedkopere, milieuvriendelijke oeveraanleg.

Tot de meest beklijvende gebeurtenissen in zijn ambtsgebied rekent Willy Callebaut de grote overstromingen van nieuwjaar 2003, toen hij in een rijkswachthelikopter over het gebied van Overboelare vloog. "Waterbeheersing wordt steeds belangrijker, ook om economische redenen. Op de Boven-Dender hebben we toen snel kunnen optre-

den met versnelde dijkenbouw en onteigeningen: voortvarend, non-comformistisch en efficiënt. Maar preventie is zoveel belangrijker. Het invoeren van een watertoets en het ontwikkelen van computermodellen die de gevolgen van waterbouwkundige ingrepen voorspellen, hebben al hun nut bewezen."

Twee ervaringen wil hij nog meegeven. De eerste is extern en heeft betrekking op de onvermijdelijke, toenemende invloed van actiegroepen en media op het waterbeheer. "In 1999 hadden we een probleem op de stuw van Denderbelle, waar een I-profiel was afgescheurd. Het probleem kon snel verholpen worden door de brandweer, maar ondertussen hadden de media zich al meester gemaakt van het dossier met slogans als 'Problemen op de Dender.'" De tweede betreft de interne werking. "Toen je vroeger een dienst overnam, kon het gebeuren dat de voorganger al twee jaar was vertrokken, dat niemand een actuele stand van de dossiers kon meegeven en dat je alleen een ongeordende stapel papier aantrof in de kast. Vandaag worden alle documenten bewaard op computer, worden dossiers gezamenlijk beheerd en krijgen vervangers dikwijls een inlooperperiode naast hun voorganger. Zoiets is geen luxe: in naam van de continuïteit van de openbare dienst en van de dienstverlening aan het publiek moeten wij de kwestie van de opvolging ernstig en vooral tijdig aanpakken."





## Van rattenvanger tot sectorhoofd

**Als sectorhoofd op het drukke District 3, sector 31 vanaf de Grensleie te Wervik tot de sluis van Sint-Baafs-Vijve, kent Johan Vermeersch elke meander van de Leie. Personeel heeft hij niet meer onder zich, wel des te meer dossiers. Maar achter elk dossier ziet hij een mens: “Dat is het schone van ons werk, dat je resultaat ziet en mensen kunt helpen.”**

Elk van de zeven districten in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde is opgesplitst in sectoren. Een sectorhoofd volgt de onderhoudswerken in zijn gebied; initieert oeverherstellingen of verbetering van de trekweg; houdt een oogje op uitspoelingen; staat in voor groenonderhoud, maaiwerken en snoeienwerken van de bomen; stelt processen-verbaal op van schadegevallen; onderzoekt mee bouw- of milieuvergunningaanvragen; onderhoudt contacten met gemeentebesturen en aangelanden, enz.

“Een sectorverantwoordelijke heeft veel om zijn hoofd”,

zegt Johan Vermeersch. “Niet alle collega's beseffen dat. Je voelt ook de druk van die verantwoordelijkheid: om advies te geven over een bouwaanvraag, beschik je maar over dertig dagen. En het gaat niet om één, maar om tientallen dossiers per dag. Die schuif van ons is nooit meer leeg. We kunnen alleen proberen de stapel werk zo laag mogelijk te houden. Het positieve is dat je zelf instaat voor de organisatie van je opdrachten. We hebben veel werk, maar we hebben ook de vrijheid. Je moet die vrijheid wel meester zijn.”

Niet alleen zijn functie, maar ook het werk zelf en vooral de manier waarop zijn de afgelopen decennia totaal veranderd. “Toen ik 29 jaar geleden in dienst kwam bij de overheid, hadden we nauwelijks een potlood om mee te schrijven. Met de overgang naar het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is enorm veel veranderd. De computer deed zijn intrede, wij kregen de kans tot het volgen van opleidingen, de lat werd hoger gelegd” Johan Vermeersch spreekt van een verschil van dag tot nacht: “Vroeger waren wij een



soort natuurwachters op het terrein. Nu ben ik een dossierbeheerder achter een bureau en het gebeurt vaak dat er wordt overgewerkt, een ninetofive job is het allang niet meer. Dit gaat echter alleen als je nog voldoening vindt in je job. Omdat ik me jeun."

Die positieve ingesteldheid straalt hij uit. "Ik heb me altijd goed gevoeld in mijn werk. Dat komt ook door de mensen die boven u staan, en die hun waardering tonen en vertrouwen schenken. Als je vertrouwen krijgt, geef je dat ook zelf door. Op het district waren we met tweeën geslaagd in de tests voor teamleider. Welnu, we hebben met elkaar gesproken: mijn collega verkoos teamleider te worden en heeft nu 36 man onder zich; ik werd sectorhoofd."

## Meerwaarde

Zeven verschillende standplaatsen heeft Johan Vermeersch gehad, sinds hij 29 jaar geleden in dienst kwam. Van beroep is hij meubelmaker/trappenmaker en de schoolse opleiding viel al stil met een A3-diploma op zijn zestiende. "Dank zij de Vlaamse Gemeenschap heb ik veel kansen gekregen. Ik heb kunnen bijstuderen, zoiets geeft je een meerwaarde in het leven." Tussendoor verwierf hij ook nog een getuigschrift van bosbeheer, na 17 zaterdagen een cursus voor boswachter te hebben gevolgd in Melle. En natuurlijk is er zijn engagement in zijn woonplaats, waar hij een actief lid is van de vrijwillige brandweer van Meulebeke. Doorheen heel zijn carrière is er voor Johan Vermeersch één leidraad

ge-weest: "Als je je betrokken voelt, dan is het geestig werken."

De man die nu 60 tot 80 schepen per dag ziet voorbijvaren, begon zijn carrière in 1976 in Oudenaarde als Geschoold werkman A. Onze job bestond in het afsteken van gras op de rand van het asfalt. Het jaar daarop werd hij overgeplaatst naar het Afleidingskanaal van de Leie in Deinze waar hij, als onderhoudswerkman en rattenvanger, terecht kwam "in een kleine ploeg die goed aaneenhing". Twee keer per jaar is er de trek van de muskusratten, dat maakte twee seizoenen van zes weken per jaar. Met zo'n werk kom je dicht bij de natuur te staan, zoiets geeft een kras op je ziel. Soms vond ik wel 15 tot 20 ratten per dag. Aanvankelijk moesten we de hele rat houden als bewijs van de vangst. Maar toen de kadavers niet meer werden opgehaald, volstond het om het topje van de staart bij te houden. We werkten toen nog met klemmen. Die velletjes waren zeer gegeerd. We konden tot 80 frank krijgen voor een vel. Als je tijdens het rattenseizoen op de juiste lokatie kwam, was je nooit de eerste. Van alle kanten kwam men de velletjes aanbieden."

Soms zat er ook wel eens een konijntje in de klem, of een waterhoentje. "Als je dan 's anderendaags op je werk kwam bij de sluis van Schipdonk, stond het konijntje al te pruttelen op het vuur. Georges maakte dat allemaal gereed." Georges was de magazijnier en eveneens afkomstig uit Meulebeke. "Ach," verzucht Johan Vermeersch "die





tijd ligt definitief achter ons, dat komt nooit meer terug. In Schipdonk bereidden we nog mosselen onder elkaar, we kookten ons potje zelf. We zaten in de natuur en we hadden tijd. Nu wordt de lat veel hoger gelegd..."

De Kantonier der Waterwegen was een goeie collega die een Porsche bezat. "We verdienden niet veel en we waren jong, maar we reden in een Porsche langs de boorden van het Afleidingskanaal der Leie..."

Toen hij in 1981 geslaagd was als Agent der Waterwegen, een functie die altijd verbonden is aan een kunstwerk, kwam hij terecht op de Katelijnepoortbrug in Brugge. "Dat was een mooie tijd, maar heel anders. We hadden er een goede werkregeling, van 6 u 's ochtends tot 19 u 30 's avonds, waarna we een dag vrij hadden. Ik heb daar in Brugge veel kunnen lezen en ook mijn examen voorbereiden van Wachter der Waterwegen. Iedere ochtend werd het scheepvaartverkeer gestremd voor de schoolgaande jeugd. In die drie kwartier maakte ik een vaste wandeling door het Minnewaterpark naar het Begijnhof, waar je de begijntjes naar de mis zag stappen. Mooi was dat."

Na een korte overplaatsing naar de sluis van Harelbeke op de Leie, kwam Johan Vermeersch als Wachter der Waterwegen terecht in Dendermonde op de Zeeschelde. Het kantoor bestond er uit niet veel meer dan een werfkeet zonder elektriciteit, nabij de steiger van Baasrode. "Maar er was de prachtige Scheldestreek, daar kreeg je echt voeling met de natuur. Mijn fiets stalde ik bij het station van Dendermonde en iedere dag moest ik de 56 km afrijden naar Temse en terug – langs Sint-Amands, Driegoten, Mariekerke. Ja, ook in weer en wind – maar dat nam je erbij. Onderweg deed je de nodige vaststellingen, op kantoor schreef je dan het rapport voor de ingenieur. Maar die rust onderweg, die pracht – machtig was dat. Nu nog blijven die Scheldeoevers onze geliefde weekendbestemming."

Toen Johan Vermeersch in 1988 terugkeerde op het Afleidingskanaal van de Leie, vond hij er zijn kameraden terug die hij in 1981 had verlaten. Hij zou er dertien jaar blijven. "Mijn standplaats op het Afleidingskanaal werd Maldegem en als Wachter der Waterwegen stond ik in

voor de inspecties in sector 62 tussen Merendree en Knokke-Heist, zeg maar de Damse polders. Er kwam al meer administratief werk bij kijken, contacten met de gemeentebesturen, enz. Maar toen kende een wachter ieder een langs de waterweg. Dat trok me aan, evenals het groenonderhoud dat erg belangrijk was in die sector."

Een heel zware dienst was het niet op het Afleidingskanaal, zegt hij met enig understatement. Het was een heel mooie tijd op het Afleidingskanaal der Leie, waar ik tot op vandaag de beste herinneringen aan over hou.

Tot hij twee jaar geleden de "moeilijke beslissing" nam om dichterbij huis te gaan werken op de Leie. "Voor mij was belangrijk dat de afstand tot mijn werk korter werd. Je wordt een dagje ouder. Ik woon weliswaar vijftien km van Kortrijk, maar in Ooigem, op vijf km van mijn deur, ben ik al op mijn dienst."



## RIS-Vlaanderen: van droomproject naar praktische realisatie

**Na jaren brainstormen en intensieve arbeid binnen werkgroepen en studiegcommissies, beginnen Binnenvaartinformatiediensten concreet gestalte te krijgen. In zijn kantoor bij RIS-Vlaanderen aan de Westbokesluis in Evergem ontken projectverantwoordelijke Piet Creemers dat Binnenvaart Informatie Diensten alleen maar een verhaal zijn van goede bedoelingen, oneindige mogelijkheden, verre beloften of een hoopvolle toekomst. "Dit is niet alleen een toekomstverhaal. Ons team in Evergem biedt nu al effectief diensten aan en is permanent bemand."**

Naar het Engels letterwoord zijn "River Information Services" beter bekend als RIS. In Vlaanderen zijn er drie RIS-centra: in Evergem, in Willebroek en in Hasselt. Momenteel is de RIS-dienstverlening het meest concreet uitgebouwd te Evergem. In 2004 ging RIS-Vlaanderen-Evergem terug over van de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) naar de

afdeling Bovenschelde (aBS), waar het oorspronkelijk werd opgestart.

Samen met zijn collega Wouter Pappaert is Piet Creemers verantwoordelijk voor RIS-Vlaanderen-Evergem. Het RIS-team telt in totaal tien personeelsleden en verzorgt sinds 1 oktober 2004 dagelijks een 24-uursdienst. Piet Creemers benadrukt de grote motivatie onder al zijn medewerkers, die een hechte, jonge en dynamische ploeg vormen. Zelf kan hij zijn enthousiasme voor dit toekomstgerichte project niet verbergen. Evergem fungeert als kenniscentrum en integreert zijn ervaring met andere centra om te komen tot Europese standaarden. Op termijn zou RIS-Vlaanderen moeten fungeren als enig loket voor alle Vlaamse waterwegen. Daartoe werd een studieopdracht uitgeschreven rond Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS).

Met zijn dienstverlening wil het Evergemse centrum bijdragen tot een optimaler waterbeheer, ondersteuning van het



verkeers- en vervoersmanagement, geharmoniseerde informatieverstrekking en crisismangement. Onder RIS-diensten verstaan we o.a. vaarweginformatie, verkeersinformatie, informatie voor vervoers- en verkeersmanagement, ondersteuning bij calamiteitenbestrijding, statistiek en douanediensden, alsmede waterwegheffingen en havengelden. Op dit ogenblik zijn de opdrachten toegespitst op die van informatie- en calamiteitencentrum en van scheepvaartbegeleiding.

### Website

In zijn functie van informatiecentrum wil Evergem een aanspreekpunt zijn voor wat Piet Creemers "alle waterweg gerelateerde informatie" noemt. Heel dikwijls gaat het om erg praktische vragen: doorvaarthoogte, waterstanden of lokaties waar een boot kan te water gelaten worden. Het permanentieteam in Evergem beantwoordt zelf die vragen of verwijst door naar een districtshoofd, een gespecialiseerde dienst of de infolijn van de Vlaamse Gemeenschap. Naast een jaarboek met statistische gegevens, is ook de RIS-website een zeer gewaardeerde bron van informatie.

Frequent geüpdatet biedt de website voor diverse parameters ook *on line* informatie aan. De berichten aan schippers, de actuele waterstanden, de doorvaarthoogte en de nautische kenmerken van de verschillende waterwegen, de bedieningstijden van de sluizen en zowel recente als gearcheiverde statistieken komen aan bod. Voor diverse data zijn interactieve modules beschikbaar. Het url-adres <http://www.ris-rivierinformatie.be> verdient dan ook in ruime kring bekendgemaakt te worden. Naast deze algemeen toegankelijke data kan via RIS-Vlaanderen-Evergem ook informatie, die slechts beperkt toegankelijk is, opgevraagd worden, bijvoorbeeld ter ondersteuning van gerechtelijk onderzoek (zoals ladinggegevens, posities, gegevens over eigenaars,...).

Als calamiteitencentrum vervult RIS-Vlaanderen-Evergem de functie van meldpunt voor calamiteiten in Vlaanderen en van hoofdwaarschuwingspost voor het Scheldebekken in opdracht van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde (ICBS). Laatstgenoemde instantie definieert een calamiteuze verontreiniging als "iedere ge-

beurtenis die een plotselinge verslechtering, visueel of gemeten, van de waterkwaliteit van de rivier kan veroorzaken, die het gebruik ervan kan in gevaar brengen en/of die een bedreiging kan vormen voor mens, flora, fauna en milieu." Dit soort verontreinigingen kunnen 24 uur per dag doorgegeven worden op het gratis oproepnummer 0800-30440.

Bij gevaar van overstromingen fungeert RIS-Vlaanderen-Evergem als eerstelijns aanspreekpunt voor zowel internen als externen en verzorgt het tevens de verspreiding van de hoogwaterberichtgeving, afkomstig van het Hydrologisch Informatie Centrum (HIC).

De functie van scheepvaartbegeleiding noemt Piet Creemers het parapedaardje van RIS-Vlaanderen-Evergem. Via het Informatiesysteem BinnenScheepvaart (IBIS) wordt de scheepvaart opgevolgd, met name voor het uitreiken van vaarvergunningen, het opmaken van facturen, het informeren van sluispersoneel over het vermoedelijke uur van aankomst van schepen, statistische overzichten, rapporte-

ring en ad hoc vragen over de scheepvaart. Deze centrale scheepvaartbegeleiding is mogelijk door het ontwikkelen van een centrale databank waarin gegevens over een voorbijvarend schip, die genoteerd worden bij een eerste sluis, ter beschikking worden gesteld van alle daarop volgende sluisen.

In de toekomst zou bij de belangrijkste sluisen een draadloze netwerkverbinding worden gebouwd, waarbij de schipper niet meer fysiek aan land moet komen om formaliteiten af te handelen. Andere ontwikkelingen, die in de pipeline zitten, zijn: GPS-positionering aan de hand van Automatic Identification System (AIS)-compatibele berichten, elektronische gegevensuitwisseling met aangrenzende waterwegbeheerders en schippers, elektronische navigatiekaarten, gestandaardiseerde berichten aan de schipperij en een elektronisch draaiboek ingeval van calamiteiten. Deze ontwikkelingen, uitgezonderd laatstgenoemde, worden een verplichting voor vaarwegen van categorie Va of hoger, krachtens de aangekondigde RIS-Richtlijn van Europese Raad en Parlement.







## Teamleider op de waterweg: zoals een coach in de atletiek

**Als gediplomeerd atletiektrainer bij Sparta Vilvoorde kent André Jordens iets van het omgaan met mensen. Die ervaring is hem al goed van pas gekomen als teamleider in de afdeling Bovenschelde waar hij, verspreid over drie sectoren van Dender, Durme en Moervaart, leiding moet geven aan niet minder dan 33 medewerkers. Zowel in de atletiek als op de waterweg ligt zijn geheim in de psychologie: mensen zodanig prepareren dat ze zelf hun grenzen verleggen.**

Dat de specialiteit van André Jordens de halve fond is, zegt iets over zijn talent om wedstrijdinzicht op te bouwen, te plannen, op termijn te denken, strategisch resultaat te beogen boven tactische successen. En misschien ook wel over zijn gedrevenheid om door te zetten. Toen hij twee jaar geleden 58 jaar werd, greep hij alsnog de kans om Wachter der Waterwegen te worden in de districten 41, 42 en 43 – dat is vanaf de grens met Wallonië tot aan het Kanaal

Gent-Terneuzen. Een halve fondloper geeft nooit op.

Psychologisch inzicht, doorzettingsvermogen en ook wel prestatiegericht optreden – zouden dat de kenmerken zijn van een goede teamleider? “Als atleet speelde ik slechts in de tweede klasse”, vertelt Jordens “Maar toch zijn er geen dertig mensen in België die de 1.500 meter lopen in minder dan vier minuten. Ik ben één van hen.” Die 1.500 meter liep André Jordens zelf ooit in 3 minuten, 52 seconden en 4 tienden. Dat was in 1975, zijn topjaar – toen hij toch al dertig jaar oud was. “En Ivo Van Damme heb ik twee keer geklopt, weliswaar in de veldloop wat niet zijn echte specialiteit was.” De man die met Eric De Beck liep, toen die wereldkampioen was, en die naar eigen zeggen Willy Polleunis eraf liep op de 3.000 meter in het jaar dat deze finalist werd op de 10.000 meter in Mexico, geeft vandaag leiding aan 33 man tussen Geraardsbergen en Lokeren. “Mijn ervaring als trainer van zo’n 50 atleten is daarbij al goed van pas gekomen.”

Zelf noemt André Jordens als kenmerken van een goede teamleider: mensenkennis, een goede organisatie en een grote flexibiliteit. Zijn job omschrijft hij kort en bondig: ervoor zorgen dat er altijd mensen op post zijn, aan elk van de sluizen in zijn gebied. En daarnaast: permanent alert zijn voor de waterbeheersing. Maar wat daar niet allemaal bij komt kijken! "Vroeger had elke sector zijn wachter, nu worden meerdere sectoren samen beheerd en wordt er veel meer flexibiliteit gevraagd om nu eens hier, dan weer daar ingezet te worden."

## Ploegregeling

André Jordens toont de werklijsten die hij opstelt, met blauwe, rode en gele kleurtjes. "Je moet voortdurend schuiven met mensen, rekening houden met vakanties, onverwachte omstandigheden, iemand die afwezig is omdat hij een cursus volgt, vervangingen arrangeren. Als uw lijsten opgemaakt zijn, blijkt ineens dat een sterfgeval alles overhoop haalt. Of er valt iemand ziek, of er is de hond die naar de dierenarts moet. En je moet ervoor zorgen dat het aantal overuren niet te hoog oploopt en ook evenredig gespreid wordt."

De ploegregeling verschilt ook volgens sector. Tussen Aalst en Dendermonde wordt er gewerkt in twee ploegen, van 6 u tot 14 u en van 14 u tot 22 u. Maar tussen Geraardsbergen en Teralfene, waar er minder beroepsvaart voorkomt, is er maar één ploeg van 7 u tot 18 u. Op de Moervaart geldt dan weer een andere regeling in de winter dan in de zomer, als er tussen 1 mei en de laatste zondag van september blokvaart wordt ingevoerd voor de pleziervaart, tussen 9 u 30 en 18 u 30 – maar zaterdag en zondag inbegrepen. Zorgen dat al die radertjes soepel in mekaar passen, dat is de opdracht van André Jordens.

Daarnaast moet een teamleider instaan voor de organisatie van de waterbeheersing, een opdracht die soms van levensbelang is. Iedereen weet op voorhand wie op welke plaats de waterstanden moet opvolgen. Wie niet tijdig ter plaatse gaat, wordt opgebeld door de wachtdienst. En als die persoon onvindbaar blijft, dan wordt André Jordens opgebeld. "Dan moet ik een vervanger vinden en uitsenden. En als ik niemand vind, moet ik zelf ter plaatse gaan. De meeste



medewerkers zijn aan die routine gewoon en velen slapen met hun GSM naast het bed. Maar het kan gebeuren dat ik drie of vier keer in één nacht word opgebeld, bijvoorbeeld als er een stortregen volgt op een lange periode van droogte en de persoon met wachtdienst de telefoonoproep niet hoorde of net op dat moment de batterij van zijn GSM aan het opladen was." Een enkele keer gebeurt het ook wel dat Jordens 's nachts uit bed wordt gebeld met de mededeling dat ... alles in orde is in zijn sector.

André Jordens genoot eigenlijk een opleiding als klarinettist, maar die muzikale interesse komt tegenwoordig alleen nog boven als hij eens accordeon speelt als hobby. Hij begon zijn carrière als geschoold werkman op het Zeekanaal, waar hij vertrouwd is met alle sluizen. Toen hij na examens Eerste Agent van de Waterwegen werd en ook

later, toen hij slaagde in het examen voor Wachter der Waterwegen, bleek er niet meteen een standplaats vrij te komen. Hij moest geduld oefenen en werd Kantonnier der Waterwegen in Vilvoorde voor dijksinspecties, het uitschrijven van vergunningen, het vaststellen van overtredingen van het scheepvaartreglement, het innen van de vaartrechten en voor de waterbeheersing op de Zenne. Tussendoor werkte hij ook als vervangend Wachter der Waterwegen op het Kanaal naar Charleroi in Halle, Lot, Ruisbroek en Lembeek. "Die ervaring in Vilvoorde en op de sluizen ten zuiden van Brussel, is een goede leerschool geweest toen ik teamleider werd in Aalst."

## Motiveren

"Ach, tegen het ogenblik dat je alles onder de knie hebt, is de tijd gekomen om met pensioen te gaan" verzucht hij filosofisch. Niet dat hij daar op zijn zestigste al aan denkt. "Ik zou graag tot mijn 65ste in dienst blijven, als de gezondheid goed blijft. In mijn nieuwe functie heb ik een serieuze loonsverhoging gekregen, daar wil ik nog een jaar of vijf van genieten. En wat moet ik thuis uitrichten? Ik kan toch niet altijd op mijn koersfiets zitten? Ik ben graag tussen de mensen en ik wil nog altijd bijleren. Toen ik 54 werd, kon ik nog geen computer opstarten. Nu ondervind ik geen problemen meer met software als Microsoft Word of Excel en alle vergunningen worden behandeld op computer. Toen mijn conducteur in Vilvoorde hoorde dat ik mijn overplaatsing vroeg naar Aalst, moet hij gedacht hebben: die Jordens kan nog niet eens met een computer werken..."

"In mijn carrière heb ik enorme kansen gekregen", vindt André Jordens. "Ik ben maar tot mijn zestiende naar school gegaan en toch sta ik nu in voor 33 medewerkers. Vandaag zou dat niet meer mogelijk zijn: jongeren krijgen tegenwoordig zo'n kansen niet meer." Toch heeft hij zelf aan die kansen gewerkt en ook daarbij moest hij volhouden. "Tussen mijn werk door volgde ik cursussen voor gediplomeerd trainer in het sportkot in Leuven, met Mon Van den Eynde als betreurde leraar. Wij zijn er met 72 begonnen en na vier jaar werden er negen gediplomeerd. Ik werkte toen op de Leuvense Vaart, in een dienstregeling van 13,5 uur

per dag en één zaterdag op twee. Dat betekende dat ik telkens de stof van de afgelopen week moest inhalen bij een medestudent."

Veel is er veranderd in de afgelopen veertig jaren, maar de kern van zijn werk is volgens André Jordens gelijk gebleven. "Vroeger werkten we bijvoorbeeld een halve dag aan de vergunningen en 's namiddags gingen we eens luisteren op de sluis, een praatje maken, horen hoe het gaat met de familie, met het huishouden, of de vrouw niet te moeilijk deed. Vandaag wordt er meer vergaderd. Maar je weet toch ook dat je het meest te horen krijgt na afloop van een vergadering?"

Personeelsmanagement zou men dat vandaag noemen, met een duur woord. Meer dan het invullen van dienstlijstjes is dat het motiveren van mensen. "Ons werk komt altijd op hetzelfde neer: mensenkennis en iets gedaan krijgen van iemand anders. Met het geven van bevelen kom je nergens. Je kan beter zeggen: probeer het zo eens, ofwel zo. Of je zegt: jij kunt dat zoveel beter dan ik, hoe zou jij dat aanpakken? Weet je, ik train de vaste haas van Marleen Renders in de marathon – dat is Filip, een man uit Ardoorie die ondertussen ook al 47 is. Op de waterweg spreek ik tot mijn mensen zoals ik spreek tot Filip, als hij eens een mindere dag heeft. Dan moet je hun zelfvertrouwen opkrikken en zeggen: jong, 't ging goed vandaag, he? Ik heb al ondervonden dat zoiets helpt."





## Van stroper tot boswachter

**Het gedreun valt nooit stil aan de sluis van Evergem. Het lawaai van de scheepsmotoren, maar ook van de werken aan de nieuwe sluis, vormt het decor voor het drukste knooppunt op de Vlaamse binnenwateren. Ieder jaar worden hier meer dan 35.000 schepen versast. Waar anders dan op deze plek zouden wij luisteren naar het verhaal van de binnenvaartbegeleiders, met 230 man de numeriek belangrijkste personeelsgroep onder de 432 medewerkers in de afdeling Bovenschelde.**

“Veel binnenvaartbegeleiders waren vroeger zelf schipper” vertelt Christiane Joos die sedert 1998 op de sluis van Evergem werkt. “Van 1970 tot 1997 hebben mijn man en ik gevaren op de Flumina, eerst een spits en later een Kempe-naar met dezelfde naam. In de familie van mijn grootmoeder waren het allemaal schippers, zover het geheugen reikt en in de familie van mijn man was het niet anders. In 1997 wilden wij iets anders gaan doen. Wij hebben geluk gehad:

wij konden ons schip verkopen, mijn man kon aan de slag op de veerdienst van Langerbrugge en ik werd onder contract aangeworven in Evergem, vlakbij mijn woning.”

Ook Didier Castelain (44) uit Wachtebeke bleef, samen met zijn vader, nog varen tot zes jaar geleden. “Wij zaten op Frankrijk, heen en terug.” Een Fransman vaart nu met zijn vroegere spits, de Orion. Ook Didier Castelain werd geboren op het water, toen zijn vader nog op Lessen vaarde via de Dender. Nu ziet hij zijn vroegere collega's 's avonds laat in Evergem verschijnen vanuit de cementfabrieken in Antoing, in de hoop dat ze nog dezelfde week op hun bestemming kunnen lossen. “Het schippersbestaan is te gestresseerd geworden en het sociaal contact was toch al weggevallen sinds het afschaffen van de toerbeurt. Ik koos voor het sluizencomplex in Evergem: hier is nog de meeste passage. Je blijft in je stiel. Want het water is een beestje dat kruipt, dat zit in je bloed.”





Peter Van Kerrebrouck, nu 59 jaar, bevestigt wat ook Christiane Joos en Didier Castelain zeggen: het zijn lange werkdagen in Evergem en het regime van drie opeenvolgende dag- of nachtploegen is slopend. "Om het rechtuit te zeggen, ik kan daar niet goed meer tegen en de nachtdienst raak ik al helemaal niet gewoon. De tweede dag lukt me al niet meer zo goed en de derde dag ben ik een zombie." Naast de vaste dienstregeling wordt hij om de drie weken ingeschakeld voor de passieve bewaking, in het kader van de waterbeheersing of bij hoge waterstanden. "Als de scheepvaartinspecteur mij opbelt met de melding dat het waarschijnlijk een drukke nacht wordt, heb ik dat dikwijls al voelen aankomen na het zien van het nieuws op tv."

Ooit was hij tussendoor ook nog "scheepsopmeter", nu is Van Kerrebrouck als oudste van de bende de vaste ontvanger in Evergem. Wat de schippers moeten betalen aan scheepvaartrechten moet hij berekenen, in functie van de tonnenmaat en het aantal km dat een schip zal varen. Per 24 uur betekent dat in Evergem het opstellen van 60 tot 80 facturen – tachtig procent betaalt nog cash. Sinds 1 juli

2004 wordt daarop BTW geheven. "De schippers keken wel eens op, maar ten slotte betaalden ze die belasting op de Waalse waterwegen al veel langer. En geloof mij: ze weten heel nauwkeurig hoeveel ze moeten betalen."

## De toren

Op de Westbekesluis in Evergem spreekt men van "de toren" en van "het benedengebouw." Afhankelijk van de dienstregeling doet iedereen zowel het ene werk als het andere. Met een versast volume van meer dan 14 miljoen ton per jaar is het hier altijd druk. Iedere schipper die vanuit Nederland komt en de Leie wil opvaren, of de Schelde, of het kanaal naar Brugge, of die naar de veevoederbedrijven langs het Kanaal van Roeselare vaart, of zelfs die naar Frankrijk vaart en de stremming van Ronquières wil vermijden, moet hierlangs.

In de toren moet alles tegelijk gebeuren: de sluisdeuren bedienen, de scheepsgegevens inbrengen in de computer, antwoorden aan de marifoon en de schepen indelen in beurten. "Eén man alleen krijgt dat niet gedaan, het is geen

luxe om met twee man in de toren te staan”, vindt Van Kerrebrouck. Christiane Joos legt een ander accent: “Daar boven in de toren heb je een prachtig uitzicht, vooral als de lente komt en je het vorderen ziet van het groen. Kijk in de richting van Belsele, en je ziet dan duizenden margrietten bloeien. Dat is echt mooi.”

Als de avond valt, kan er vanuit de toren al eens een woordje meer gesproken worden met de schippers. Maar het is vooral in het “Bureau van de Ontvangsten”, in het benedengebouw, dat er meest contact is met de schipper of zijn gezin. “De meeste kennen wij persoonlijk” zegt Didier Castelain. “Als ze ons over de radio alleen al oproepen met ‘Evergem’, dan weten wij al wie we te horen zullen krijgen.”

In het benedenlokaal gebeurt er ook altijd wel wat. “Zo was er een schippersvrouw die me uitschold omdat ze vond dat ik niet vlug genoeg werkte” vertelt Castelain. “Ze verweet me dat ik niet op de computer kon werken, waarop ik haar antwoordde: dat geldt zeker voor jou, want jij was gebuisd in je examen en ik was geslaagd.” Of er was die keer dat een Hongaarse schipper ook eenvoudige woordjes in het Nederlands, Frans, Engels of Duits niet verstond – en hij een hele rij wachtenden ophield. “Tot een Nederlandse schipper naar voren trad en voor de gelegenheid vertaalde uit het Hongaars. Die man was loods geweest op de Donau.”

Een belangrijke taak op elke grote sluis is het indelen van de schepen, zowel bij op- als afvaart. “Achtien schepen op een dag, dat is helemaal niets – dat gebeurt enkel in het bouwverlof in volle zomer” zegt Christiane Joos wier persoonlijk record staat op 162 schepen tijdens één enkele ploegdienst. Daarvóór stond het op 142. “Wij streven ernaar om iedereen zo snel mogelijk weg te krijgen” zegt Joos. “Elk schip dat je laat liggen, laat zich de hele dag lang voelen – dat heb ik geleerd van oudere collega’s.

Toch zijn files op de waterweg hier af en toe een realiteit. Een wachttijd van twee of drie schuttingen is in Evergem normaal; vanaf vijf schuttingen gaat een scheepvaartbericht



uit op Kanaal 24. Een schutting is één beweging van de sluiskolk. Maar afhankelijk van de grootte van het schip en van de volgorde bij aankomst, kan het soms tot tien schuttingen duren vooraleer een schip versast raakt in de sluis van 136 op 16 meter. Die wachttijd kan oplopen tot zeven of zelfs acht uren tijdverlies. En van mei tot september komt daar de pleziervaart bij. “Die wringen zich overal tussen, er zijn er bij die niet eens weten hoe ze zich moeten vastmaken. Levensgevaarlijk, voor hen kan het niet snel genoeg gaan” meent Peter Van Kerrebrouck.

## Marifoon

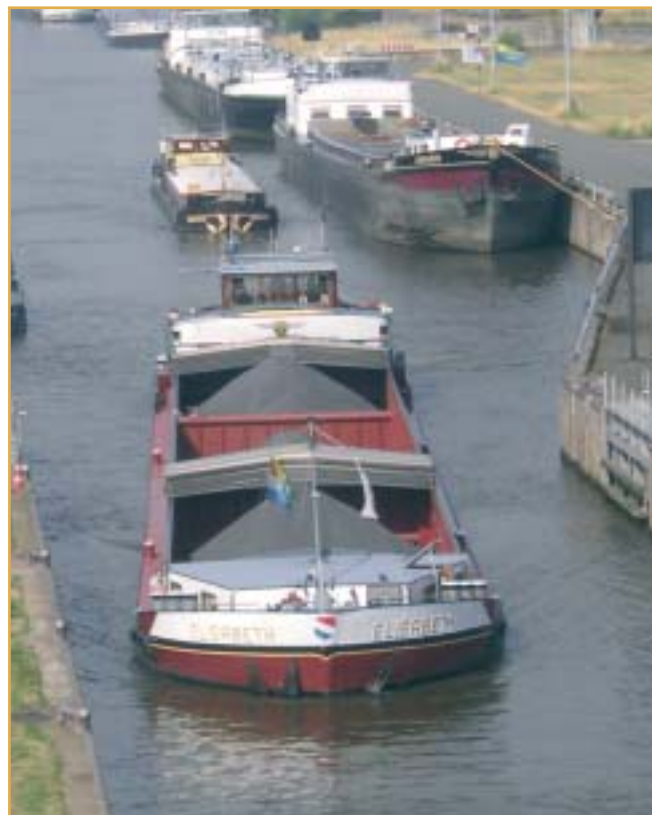
Wettelijk moet er een veiligheidsmarge blijven van 30 cm tussen schip en sluiswand. De schepen melden zich vanop 800 tot 900 meter, per marifoon, en dan krijgen ze een volgnummer. Maar wie binnen de 500 meter van de sluisdeur ligt, moet versast worden. Soms krijgen ze in Evergem ook “verre meldingen” binnen: een schipper laat dan weten dat hij “al aan de silo van Lovendegem” vaart. “Maar de beste boswachters waren vroeger zelf stropers” weet Christiane Joos. “Ik neem ze maar op toer als ze effectief binnen zicht komen. Diep in mijn hart kan ik hen wel

begrijpen. Je vergeet nooit hoe het was toen je nog zelf vaarde. Maar ja, ik doe mijn werk, hé."

Soms ontstaat er spanning onder de wachtende schippers, of worden sommigen ongeduldig of kregelig – bijvoorbeeld als zij te horen krijgen dat ze pas in de vijfde schutting worden versast. "Maar het gebeurt ook dat er op het laatste moment nog een Kempenaar komt aanzeilen" vertelt Joos. "Als we die dan toch nog versassen, omdat die nog net lege ruimte in de sluis kan vullen, dan krijg je wel eens geroep en geschreeuw." Vroeger kregen schepen met gevaarlijke goederen voorrang. "Ze hezen de blauwe kegel, en kwamen voor alle andere schippers liggen" vertelt Peter Van Kerrebrouck. "Dan moest ik de rijkswacht oproepen. Nu geldt die regeling niet meer, dat gaf teveel boel."

Vroeger gebeurde het indelen door een sluiswachter op de fiets. "Ik deed mijn ronde, ging de afmetingen ophalen en riep van op de wal naar de schipper welk volgnummer hij kreeg" herinnert zich Peter Van Kerrebrouck. "Dat gebeurde in weer en wind, nadien gingen wij ons binnen verwarmen." Ook in het sluisgebouw zelf gebeurde alles op zicht, met de verrekijker. "Dat gaf veel frustratie bij de schippers" weet Christiane Joos. "In Nederland was de marifoon toen al algemeen ingevoerd." Overigens gelooft zij niet echt in sluisplanning, hoewel de technologie dat mogelijk maakt. "Er bestaat nu al vooraanmelding voor wie uit het Zuiden komt. Maar veel heb je daar niet aan. Ik zag een goede kennis, de Santa Rita, in de vooraanmelding zitten – maar ze liet vijf dagen op zich wachten. Schippers zijn vrije mensen. Ze brengen hun kinderen naar het internaat of ze herstellen motorpech of ze willen zich vastmaken om te winkelen. Neen, sluisplanning zie ik niet zitten."

"Ach, er is veel veranderd in ons beroep" mijmert Peter Van Kerrebrouck. In 1968 kwam hij in dienst op het veer van Terdonk. "Bruggen moest je nog draaien met de hand" en hij maakt een brede, draaiende beweging. "Als het werk erop zat, wist je wat je gedaan had. 's Avonds was de pijp uit." In Evergem werkt hij nu op de computer. "In de zeven jaar dat ik hier werk, is er meer veranderd dan in de twintig vorige jaar" besluit ook Christiane Joos die zegt dat zij vier softwareprogramma's heeft versleten in die zeven jaar.



"Vroeger zag je hier alleen 38-meters" zegt Van Kerrebrouck. "Nu zijn 80- en 100-meters veeleer de regel." Voor zijn examen als werkman moest hij nog grachten delven, een zeis hanteren, een zwemproef ondergaan ("sommigen sprongen in het water en konden niet eens zwemmen") of met de riem in een achtvorm wrikkelen om met een noodslope te varen. "Vroeger werkten we in een kot en moesten we onze kolen voor de kachel krijgen van de schippers. Nu zitten wij hier in een modern gebouw - met keuken, ijskast en microgolfoven. Vroeger droegen we een overall en laarzen. Nu hebben wij een prachtig uniform – pico bello." En fier toont hij op zijn epaulet de drie goudgele strepen, als Hoofdagent van de Waterwegen.





## Tekenaar genereert profielen per computer

**In het tekenbureau gingen personeelsinkrimping en tijdsbesparing de afgelopen jaren gepaard met een spectaculaire toename van het aantal opdrachten. Dat werd mogelijk door het gebruik van computers en door teken- of rekensoftware die een deel van de handenarbeid vervangen. Maar ook als de manier van werken ingrijpend is veranderd, dan nog blijft volgens hoofdtekenaar François Maes het technisch tekenen de pijler van een dienst zoals de afdeling Bovenschelde.**

“Weinig mensen kennen ons vak”, vindt François Maes “Maar alle diensten doen op ons een beroep: beheer, investeringen en exploitatie. Wij maken ontwerpen; wij geven inlichtingen aan de eigen diensten, aan buitendiensten, aan aannemers, aan gemeentebesturen; en wij tekenen de plannen zelf of in samenwerking met de studiebureaus.” Op het tekenbureau van de afdeling Bovenschelde werken er naast François Maes nog drie tekenaars, acht jaar geleden

waren dat er zes. Maes zelf kwam in 1997 op eigen vraag bij de waterwegen - afdeling Bovenschelde - werken, nadat hij bijna 25 jaar op de Dienst der Wegen had gewerkt. “Ik wilde eens wat anders.”

Tekenen noemt François Maes het fundament van de afdeling. “Als er niet getekend wordt, is er geen aanbesteding; zonder tekening heb je geen basis voor het berekenen van volume en prijs.” Hij verbaast zich over de naïviteit van wie durft vragen of tekenwerk nog wel van deze tijd is. “Hoe kan je nu een huis bouwen zonder plan? Vroeger gebeurde dat wel eens op basis van een eenvoudige schets – maar dat was toch ook een plan?” Ondanks alle veranderingen is technisch tekenen een vakkennis gebleven. Zelf is hij afgestudeerd als A2 Mechanica en als Gegradueerde voor Openbare Werken. “Die combinatie heeft me al veel geholpen.”

Vroeger gebeurde het technisch tekenen manueel, recht-



staand achter een tekentafel. Spataders waren een niet erkende beroepsziekte. Meetgegevens van de landmeter werden overgeschreven en plannen werden gecalqueerd. François Maes vertelt dat hij ooit, tussen ander werk door, meer dan twee maanden bezig was om een technische kaart van de waterwegen te tekenen. “Het eigenlijke tekenen was maar een deel van de opdracht. Voorafgaand moest je een concept ontwerpen, keuzes maken wat je wel en niet op de kaart zou brengen en vooral op zoek gaan naar relevante technische gegevens. Je moest bij andere diensten inlichtingen gaan opvragen – en je kon dat maar beter vriendelijk vragen, anders kreeg je al helemaal niets gedaan. Je moest oplossingsgericht denken en een uitweg zoeken als er problemen opdoken of als je de gevraagde meetgegevens maar niet te pakken kreeg.”

## Snappen

Nu werken tekenaars in het Coördinatenstelsel Lambert 72 en volgens de Tweede Algemene Waterpassing (TAW) en in het tekenbureau worden de elektronische meetgegevens van de landmeter ingelezen in de computer. Voorontwerpen worden gecreëerd door middel van tekenprogramma's, tekeningen worden gemaakt op reële grootte en zonder dat er nog calque aan te pas komt, worden afdrukken gemaakt met tientallen ineens.

“Wij tekenen nu zonder te tekenen”, zegt François Maes mysterieus en hij legt uit: “Het uittekenen van een bestaand dwarsprofiel gebeurde vroeger aan de hand van opeenvolgende afstanden en hoogten uit de veldboekjes van een landmeter. Eenmaal een ontworpen dwarsprofiel op het bestaande ingetekend, rekende de tekenaar met behulp van een rekenmachientje de volumes uit. Nu gebeurt het opmaken van een bestaand profiel automatisch en wordt het ontworpen profiel geïntegreerd in het bestaande dwarsprofiel. Op dezelfde wijze verkrijgt men een grondplan in 3D (driedimensionaal). Door gebruik van de pc is het nu mogelijk op een snelle wijze alle inlichtingen en volumes op te vragen.”

In zijn vakjargon spreekt hij van “snappen naar punten” of het “leggen van prioriteiten”. Vroeger werd een technisch

tekenaar voorgesteld als iemand die met fijne pennetjes en Chinese inkt grondplannen maakte op stevige vellen die vastgeprikt waren op een tekenplank. Vandaag is een tekenaar naar de woorden van François Maes “iemand die een as trekt door een terrein en daar een typeprofiel aan koppelt waaraan hij cijfers en getallen toewijst uit een door hem gemaakte databank.”

Op het tekenbureau werken François Maes en zijn collega's met twee softwarepakketten: Starcad voor lengte- en dwarsprofielen en voor grondverzet, en Autocad voor detailtekeningen. “Werken op de computer vergt wel meer inspanning en is erg intensief. Je moet er goed je verstand bijhouden. Op een tekentafel had je een overzicht over het geheel; nu zie je op het computerscherm slechts een klein fragment van waar je mee bezig bent.”

Dankzij de computer zijn de tekeningen vandaag veel nauwkeuriger dan vroeger. “Vroeger tekenden we op schaal en gebruikten we een maatlat; vandaag meet je met de computer en teken je op ware grootte. Drie meter in werkelijkheid is drie meter op de computer. Zelfs de dikte van een tekenpen wordt nu relevant.” Door digitale uitwisseling van gegevens krijgt het tekenbureau ook meteen weet van problemen in de uitvoering. Die digitale gegevens gaan ook naar de aannemers, die nu alle parameters veel nauwkeuriger kunnen controleren en opvolgen. Als er een fout werd gemaakt, valt dat nu ook veel beter te verifiëren. Omdat de tekeningen door de computer op ware grootte worden gemaakt, ontstaan er wel problemen met het afdrukken. In de kasten op de Nederkouer steken nog plannen die 20 meter lang zijn. Tegenwoordig worden afdrukken beperkt tot een breedte van 90 cm en een lengte van 2 meter, om nog enigszins overzichtelijk te blijven.

Nauwelijks een decennium geleden waren veel tekenaars felle tegenstanders van de computer. Nu heeft iedereen ermee leren werken en is het een alledaags hulpmiddel geworden. “Flexibiliteit en bijscholing zijn in ons beroep een noodzaak” zegt François Maes. “Zoiets hangt in hoge mate af van de persoon zelf. Maar als je een solide basis hebt meegekregen, kan je gemakkelijker bijleren en je aanpassen.”



## Dienst aanbestedingen: de materniteit van de Nederkouter

**Precisie en accuraatheid, dat zijn de eigenschappen die volgens Katty Devos en Dirk Temmerman onontbeerlijk zijn bij het opstellen en opvolgen van aanbestedingen. “Onze dienst is de materniteit van de Nederkouter” zeggen zij. “Bij ons worden de dossiers geboren.” En zowel bevalling als verlossing zijn er teamwork.**

Het uitschrijven van aanbestedingen, het opvolgen van de inschrijvingen en de administratieve afhandeling van overheidsopdrachten zijn kernactiviteiten van de cel Financieel Management. Het is een ondersteunende cel voor de leidende ambtenaren en projectingenieurs en speelt een rol in zowel investeringen als onderhoud, exploitatie en (domein)beheer.

Katty Devos en Dirk Temmerman werken nauw met elkaar samen, maar hun functie is enigszins verschillend. Katty en haar team staan in voor het opstellen van de aanbeste-

dingsdocumenten en voor het doorlopen van de opeenvolgende administratieve stappen voorafgaand aan de aanbesteding. Dirk is een centrale verantwoordelijke voor de administratieve en financiële opvolging van die dossiers vanaf de gunning van de opdracht. Beiden werken elk met nog drie andere collega's, in twee teams dus van telkens vier man. Daarnaast zijn er twee collega-dossierbehandelaars werkzaam in Kortrijk. Samen behandelen zij de overheidsopdrachten binnen de cel Financieel Management. In het team van Katty is er bovendien een collega die de agenda bijhoudt en alle briefwisseling, e-mails enz. in een register inschrijft op datum. Of dat nog van deze tijd is? “Die correcte datering blijft voor ons zeer belangrijk” zegt Katty. “Het blijft een bewijsstuk voor officiële akten, borgstellingen, boetes, enz.”

“Het doorlopen van een aanbestedingsdossier is een gevoelige materie” stelt Katty Devos. “Je moet vertrouwd zijn met de wetgeving en je moet tot in de puntjes correct

werken.” Want altijd bestaat de mogelijkheid dat één der partijen beroep aantekent bij de Raad van State, wat niet alleen bijkomende juridische rompslomp meebrengt, maar ook het dossier ten gronde kan kelderen of zeer ernstig vertragen.

## Traditie

Het opmaken van de aanbestedingsdocumenten volgt op de goedkeuring van een bestek, opgemaakt door de ingenieur. De aannemers vullen in hun offerte alle bestek-posten in. Al deze gegevens worden nauwgezet opgeslagen in de computer. De publicatie van oproepingen en voorwaarden is gebonden aan strikte termijnen. Daarna is het gebruikelijk dat aannemers bijkomende inlichtingen komen inwinnen, eerst bij het team aanbestedingen en voor de meer technische vragen rechtstreeks bij de betrokken ingenieur. Ondertussen kunnen ze via e-mail al de meetstaten ontvangen.

De wereld van aanbestedingen wordt beheerst door tradities. Zo is het nog altijd de gewoonte dat aannemers persoonlijk verschijnen op de dag dat de biedingen worden geopend.

Bij de opening van de offertes kunnen wel eens verrassingen opduiken. De prijzen worden nog gecontroleerd, eventuele telfouten worden eruit gehaald en de offertes worden nagekeken op vormvereisten. In het aanbestedingsverslag bij openbare aanbesteding of beoordelingsverslag bij algemene offerteaanvraag kan dan ook wel eens iemand anders dan de laagste bieder als uitvoerder worden aangewezen. “Maar zoals gezegd, kunnen wij dan maar beter een ijzersterk dossier achter de hand hebben.” Met het aanbestedingsverslag wordt ook een krediet aangevraagd en vertrekken eventueel kopieën naar de Inspectie van Financiën of naar de Afdeling Technische Ondersteuning (ATO) voor interne prijzencontrole.

## Na Delta nu ook PIA

De administratieve en financiële opvolging gebeurt vervolgens door Dirk Temmerman en zijn collega's. “Vroeger ging het om kilo's papier. Sinds 2001 is het hele proces geïnfor-

matiseerd in het beveiligd computerprogramma Delta. Elke bewerking kan sindsdien getraceerd worden. Wijzigingen worden aangebracht op een werkdocument en met één druk op de knop toegevoegd aan het dossier. Elke verandering in het dossier kan dus gereconstrueerd worden en op elk moment is duidelijk wie welke verandering wanneer heeft aangebracht. De invoering van Delta heeft een enorme verbetering betekend in onze beheersmethodes.”

Met de overgang naar Waterwegen & Zeekanaal NV worden de facturen van de aannemingen in het boekhoudsysteem PIA ingebracht en betaald, een taak die vroeger in Brussel gebeurde. Deze facturen moeten voldoen aan de BTW-reglementering gezien W&Z BTW-belastingplichtig is. Voortaan worden de bestekken in de afdeling zelf verkocht. “In overheidsdienst moet je vandaag flexibel zijn”, zegt ook Dirk Temmerman. En Katty Devos voegt eraan toe: “Ik ben mijn carrière begonnen in een privé-bedrijf. Nu moeten wij als overheidsbedrijf gaan werken zoals in een naamloze vennootschap.”

Delta is een ondersteunend systeem voor het dossierbeheer. Het laat toe gemiddelde prijzen te berekenen; betalingen van facturen op te volgen; borgstellingen bij te houden; prestatie- en vorderingsstaten in te voeren; opeenvolgende contractwijzigingen na te gaan; prijsherzieningen, boetes en verrekeningen zichtbaar te maken enz. Dat alles gebeurt in het team waar Dirk Temmerman deel van uitmaakt. Met het invoeren van het vastleggingsnummer in het Delta-systeem, geeft hij ook het aanvangsbevel aan de aannemer – uiteraard in functie van vastleggings- en ordonanceringskredieten.

“Dit is een uitermate gevarieerde job” zeggen Katty en Dirk. De bedragen waarover het gaat zijn minder relevant dan het aantal dossiers: een opdracht voor een paar duizend euro kan evenveel werk betekenen als een werk van een half miljoen euro. Totaalcijfers verschillen ook sterk van jaar tot jaar in functie van de grootte van de werken: de tweede sluis in Evergem versus groenonderhoud. Per maand worden een 60-tal betalingsdossiers administratief opgevolgd. Daar bovenop komen de prijsaanpassingen en

de verrekeningen die soms een grote budgettaire impact hebben. Zo is in 2004 de prijs van betonijzer nagenoeg verdubbeld, mede onder invloed van de gestegen vraag uit China.

In mei 2005 viert Dirk Temmerman zijn zilveren jubileum in overheidsdienst. Hij begon in 1980 bij het Ministerie van Openbare Werken in Brussel en kwam in 1986 over naar Gent. Katty Devos volgde hem in mei 1999. Beiden werkten in Brussel op de centrale boekhouding en die persoonlijke contacten met collega's blijven tot vandaag nuttig: "Je kent de mensen, de afstand is niet zo groot en als je iets moet gedaan krijgen volstaat dikwijls een eenvoudig telefoontje."

Afgezien van de informatisering, is het volgens hen vooral de werkatmosfeer die in die jaren ingrijpend veranderde. "Destijds was de centrale boekhouding te Brussel nog een echt oude dienst. Dat heeft met meer te maken dan met de leeftijd van de collega's. Vandaag is er veel meer collegialiteit en dankzij Delta is iedereen in principe op de hoogte van het hele dossier. Ons celhoofd Filip François is een late twintiger maar "onze Robert" wordt dit jaar 65. Robert Van de Walle is de ancien op de dienst, maar volgens zijn collega's nog altijd even gemotiveerd. "De verdeling van de leeftijden, die een goede samenwerking niet in de weg staat, dat is het mooie op onze dienst."





## Personeelsmanagement in tijden van fusies

**Eén jaar nadat Koen Vancorenland celhoofd a.i. werd voor personeelsmanagement en logistiek, noemt hij als zijn belangrijkste uitdaging: het overbrengen van de gepaste informatie aan de juiste doelgroepen in een afdeling met 432 medewerkers in binnen- en buitendiensten, op meer dan veertig lokaties in diverse ploegenregelingen.**

Verscheidenheid is het kenmerk van de afdeling Boven-schelde. Die diversiteit is een rijkdom en ook een uitdaging voor het personeelsmanagement. Niet alleen bestrijkt het ambtsgebied de helft van de 1.100 km bevaarbare water-wegen in Vlaanderen, maar met 432 medewerkers van wie maar liefst 230 binnenvaartbegeleiders is het ook één van de omvangrijkste afdelingen van de Vlaamse overheid om te beheren.

Behalve dat hij betrokken is bij de beleidsvoorbereiding en in enige mate ook bij het personeelsbeleid, bestaat de taak

van Koen Vancorenland vooral uit het personeelsbeheer en -administratie. Daaronder vallen zowel de evaluaties, het implementeren van het vakbondsoverleg als ad hoc problemen. Vooral dit laatste, wat Vancorenland de "eerstelijns-hulp" noemt, slurpt veel tijd op. "Mijn dienst is een direct aanspreekpunt en de personeelsleden bellen op bij het minste probleem. Dat is overigens hun goed recht. Wij proberen kort en zakelijk te zijn aan de telefoon en zo weinig mogelijk door te verwijzen. Maar er is altijd een voorgeschiedenis. En ook hier geldt de Pareto-vergelijking: 20 procent van de oproepen geeft 80 procent van de problemen." Daarnaast ondersteunt de cel ook de algemene logistiek van de afdeling met inbegrip van het wagenbeheer, de contracten voor woningen, de aankoop van meubilair of brandstof, het telefoonmanagement. Voor deze taken kan de cel Personeelsmanagement en Logistiek rekenen op twaalf medewerkers.

Met zijn achtergrond op de dienst HRM van de centrale af-

deling Algemene Zaken en Financiën in Brussel zegt Koen Vancorenland dat hij uitkeek naar een meer operationele functie die in de plaats zou komen van het veeleer conceptuele en modelmatige denken ver weg van de werkvloer. "Ik zou zo'n wisselwerking tussen hoofdbestuur en regionale afdelingen aan iedereen sterk aanbevelen. Men zou daar een project moeten van maken." Bij één van zijn bezoeken ter kennismaking stond langs de trekweg in Asper een combi van de rijkswacht, voor wat later bleek verband te houden met een zelfmoord langs de Schelde. "Vroeger zat ik de vrijdagmiddag achter een bureau, nu werd ik geconfronteerd met een stuk van de realiteit op het terrein."

De keerzijde van het overkomen uit het hoofdbestuur was zijn gebrek aan ervaring in de nieuwe werkkring. "Maar binnen de kortste keren kende iedereen mijn telefoonnummer." Dat hij ook nu nog niet alle gezichten van de afdeling persoonlijk kent, wordt naar zijn zeggen gecompenseerd door zijn medewerkers Martine en Francine, die het dagelijks personeelsbeheer opvolgen.

## Fusies

Niet alleen vindt hij de bedrijfscultuur op de Nederkouter zeer verschillend van die op het hoofdbestuur, maar daarboven heeft hij binnen heel snel ervaren wat het betekent verantwoordelijkheid te dragen in zo'n grote afdeling. "Door de omvang van ons gebied en de aard van het werk



is een goede interne communicatie erg moeilijk. Je kan niet alle personeel 's ochtends om 11 u bijeenroepen in een aula, je moet noodzakelijk vertrouwen geven aan tussenpersonen. Maar zelfs teamleiders hebben twee dagen nodig om iedereen in hun sector te bereiken." Om de communicatie te vergemakkelijken belt de ene soms de andere op in een soort telefoonketting. "Maar wij merken dat sommige boodschappen worden geïnterpreteerd en soms verdraaid doorgegeven. Het minste woord gaat dan zijn eigen leven leiden en op het einde van de dag heb je een stadslegende."

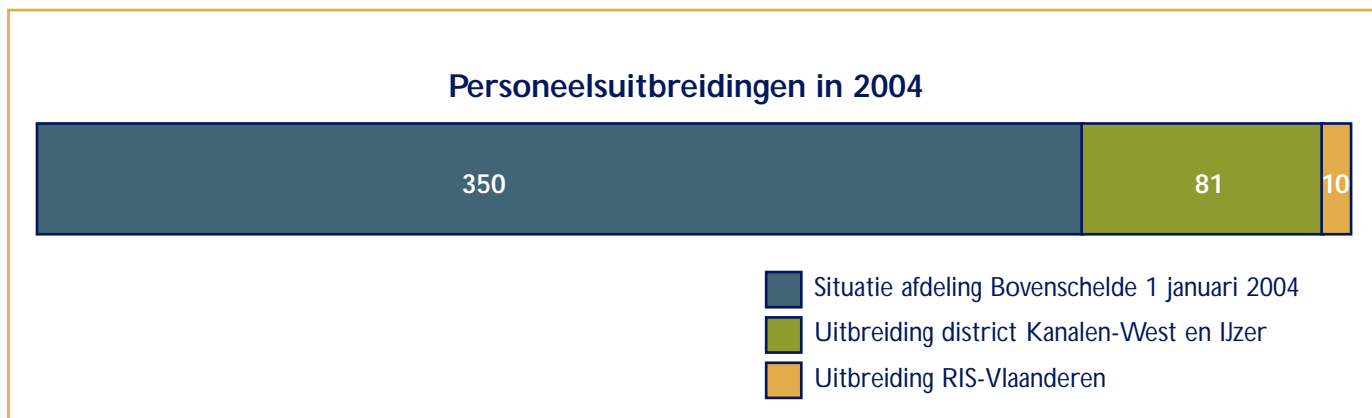
Niet alleen onbedoelde misverstanden creëren situaties waar Vancorenland niet altijd vat op krijgt. Er zijn ook meer structurele oorzaken. In 2004 moest de afdeling Bovenschelde twee fusies verwerken: tachtig personeelsleden van de vroegere afdeling Waterwegen Kust werden geïntegreerd en elf medewerkers van RIS-Vlaanderen kwamen over van de Vlaamse Nautische Autoriteit. Hoewel de operationele taken dikwijls dezelfde zijn, bestonden toch aanzienlijke verschillen in aanpak, werkregeling, vakantieafspraken en zelfs vergoedingen. Koen Vancorenland: "Er wordt dan vlug gezegd: 'vroeger in Oostende deden wij dat zo.' En het helpt niet te decreteren 'dat vanaf nu de regels gelden van de afdeling Bovenschelde'."

Ook op zuiver geografische gronden is de werkregeling in het ene district niet altijd dezelfde als in een ander: de Westhoek verschilt van de Dender. Er zijn de verschillende tradities tussen de kust en het binnenland, maar ook tussen Gent en Kortrijk. Maar moet er wel volstekte eenvoudigheid bestaan? Koen Vancorenland zegt dat hij niet tussenkomt in de manier waarop een teamleider zijn mensen aanstuurt. "Maar vooral de regeling voor vakanties en vergoedingen moet op mekaar afgestemd zijn. Dat ligt erg gevoelig. En de medewerkers staan met elkaar in contact, ze weten onmiddellijk alles van elkaar."

Vanuit het standpunt van personeelsbeheer maakt de derde fusie in twee jaar de zaken niet gemakkelijker, des te minder omdat de operationele activiteit al in 2004 werd overgeheveld en het personeelsbeheer pas ten vroegste in

2005 volgt. De integratie in de Waterwegen en Zeekanaal NV creëert een grote entiteit van meer dan 800 personeelsleden. Dat betekent niet alleen het overstappen op een nieuw systeem van personeelsbeheer maar ook een bijkomende harmonisering van regelingen en afspraken. En na 'Kortrijk', 'Oostende' of 'de Nederkouter' ontstaat in de perceptie een nieuw begrip: 'Willebroek'. Koen Vancorenland beseft dat zo'n fusie weerstanden oproept – en niet alleen bij ouderen, maar hij ziet het als zijn opdracht om die te overwinnen en vertrouwen te scheppen. De uitbreiding van het systeem van maaltijdcheques kan volgens hem "een wortel" zijn.

Mensen motiveren blijft de ultieme opdracht van personeelsmanagement. Koen Vancorenland geeft toe dat hij daar, buiten zijn directe werkkring, nog niet veel aandacht aan kon besteden. Hij droomt van het organiseren van een teamdag. En hij hoopt het groepsgevoel en de betrokkenheid te vergroten door de Eeuwfeestviering die de afdeling Bovenschelde in 2007 organiseert. Als voorzitter van het 9-koppig feestcomité wil hij werk maken van wat hij noemt "dit wervend project".



Aan het begin van 2004 bestond de afdeling Bovenschelde uit de directie in Gent en vijf districten. In totaal stelde de afdeling op dat moment ongeveer 350 mensen te werk, waarvan 165 binnenvaartbegeleiders.

Op 1 mei 2004 kwam er een dubbele uitbreiding:

- Enerzijds sloten de districten Kanalen-West en Ilzer vanuit de afdeling Waterwegen Kust aan (75 binnenvaartbegeleiders en 16 technische en administratieve functies)
- Anderzijds werd het RIS (River Information Services) overgedragen vanuit de Vlaamse Nautische Autoriteit naar de afdeling Bovenschelde (10 administratieve functies)



## Het geheugen van de Nederkouter

**In de biotoop van de afdeling Bovenschelde is Roger Antoine het levende geheugen van de Nederkouter. Hij kent iedereen en iedereen kent hem en met zijn sleutel komt hij binnen in alle bureaus. "Ik zie veel en ik weet veel" zegt hij van zichzelf – maar hij blijft discreet zoals het een ambtenaar traditioneel past. Maar boven alles blijft hij een volkshen, een echte Gentenaar, iemand die opfleurt als hij weer eens een feestje kan organiseren.**

In zijn officiële functiebeschrijving heet het dat hij ingeschakeld is in het team Logistiek. Maar hij heeft eigen woorden om te zeggen wat hij doet: "Ik loop hier rond op de Directie om eventuele logistieke mankementen op te volgen – dat is mijn job." En het moet gezegd: met zijn uitstekende opmerkingsgave is er maar weinig dat hem ontgaat.

Samen met Marc De Schepper ("hij is iets handiger dan ik") staat Roger Antoine in voor het beheer van de 74 dienst-

voertuigen in het uitgestrekte ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde. Districtshoofden, wachters, mobiele ploegen, werftoezichers of inspecteurs van de bruggen zorgen weliswaar zelf "als een goede huisvader" voor onderhoud, autokeuring of herstelling van kleine mankementen. Maar het centraliseren van de facturen, het doorgeven van ongevallenangiften of "de onaangename taak van boodschapper" in het geval van boetes wegens overdreven snelheid komen terecht bij Roger Antoine.

Ook het overdragen van afgeschreven voertuigen aan de Domeinen, of het inwisselen tegen nieuwe auto's, behoort tot de opdrachten van het Logistieke team. Tot slot is er nog de "agenda van de directievoertuigen" – vroeger vier, nu nog twee. Het klein onderhoud van de gebouwen komt ook op deze dienst terecht: het vervangen van een lamp, het herstellen van een deurklink, kleine verhuizingen van het ene bureel naar het andere. Voor grote verhuisoperaties wordt een beroep gedaan op een verhuisfirma.



Deze opsomming van activiteiten doet onrecht aan Roger Antoine. Zijn eigen woorden zijn zoveel accurater dan een officiële functiebeschrijving: “Mijn job is het de mensen te voorzien van alles en nog wat.” Het zijn de kleine interventies van mensen als hij, die de smeerolie vormen waarop het raderwerk van een administratie draait. Mensen als hij zijn de ogen en oren van een administratie. “Ik zie veel, ik hoor veel, ik weet veel” – dat is het credo van Roger Antoine. “Ik kom overal, ik weet wat er in een bureau staat en ik zie wat er verplaatst werd.” Zoiets zou al snel kunnen leiden tot ongezonde nieuwsgierigheid of versmachtende controle. Maar hij zegt: “Ik ben een positief ingestelde mens en tracht aan ieders wensen tegemoet te komen.”

## Veiligheid

Als er een niet-geregistreerde auto op de parking staat of als er iemand in de gebouwen rondloopt die hij niet kent – dan is Roger Antoine nooit veraf. Hij durft ook wel eens iets weggooien, zoals die keer toen zijn arendsoog enkele fietsen had opgemerkt die schijnbaar onbeheerd waren achtergebleven. Alleen op het allerlaatste moment hebben hun rechtmatige eigenaars ze nog kunnen redden van het containerpark. Op een ander moment blijkt dat collega's hem als een vast aanspreekpunt zien, als de veiligheid in de gebouwen mogelijk in het gedrang komt. “Kort na Nieuwjaar werd ik opgeroepen omdat er een verdachte persoon in de verwarmingskelder zat. Mijn collega's dachten dat ik hem eruit zou halen, maar daar was geen sprake van. Ik heb de politie opgebeld en een beetje gewichtig gedaan ‘dat het hier een ministerie was, enz’. Uiteindelijk bleek het een dronken student te zijn die op de Nederkouter zijn roes was komen uitslapen.”

Veel vragen moet je aan Roger Antoine niet stellen, want hij is je altijd al voor met een antwoord. Zijn dragende luide stem dreunt door het gebouw; maar wie hem ooit met ontzag hoorde spreken over het hooggebergte of over de kwetsbaarheid van het leven, weet dat achter de ruwe bast een gevoelig mens steekt. Luide stem, klein hartje?

Veertig jaar is Roger Antoine al in overheidsdienst en hij heeft altijd in het centrum van Gent gewerkt. Nog vóór zijn

legerdienst werkte hij als onderhoudsman op één van de Gentse bruggen bij de afdeling Bovenschelde. Maar toen hij zich terug meldde na zijn legerdienst was er niet meteen een functie vrij en kwam hij terecht bij de Dienst der Gebouwen aan de Predikherenlei. Het gaf hem de gelegenheid om, als vaste routine, tijdens de koffiepauze naar de Mocabon-koffiebar te gaan in de Donkersteeg. “Dat was nog eens de goeie tijd. Mijn vrienden zagen mij in de voormiddag altijd over de Korenmarkt stappen. Zij dachten dat ik ging stemmen, maar ik verbaasde hen telkens als ik zei dat ik aan het werken was.”

Toen er in twee dagen tijd twee stokers uitvielen, kwam hij als vervanger ‘voor een maand’ terecht in wat hij het Groot Gerechtshof noemt. Hij zou er twintig jaar blijven als onderhoudsman en later nog dikwijls terugdenken aan de grapjes die hij met onderzoeksrechter Guy Jaspers regelmatig maakte. Sinds vijftien jaar werkt Roger Antoine waar zijn carrière begon, op de Nederkouter. Op zijn 59ste zegt hij dat hij eigenlijk zijn pensioen zou moeten aanvragen. “Maar ik weet nog niet of ik dat zal doen. Ik ben graag bij de mensen, ik heb graag sociaal contact.”

Deze ingesteldheid komt tot uiting in zijn talent om van alles te organiseren. Bij de collega's wordt tot vandaag gespeculeerd over de vraag hoeveel Roger Antoine heeft verdiend in de dertien jaar dat hij op de Gentse Feesten een “Druppeltent” openhield. En toen de Chippendales op tournee kwamen in Europa, organiseerde hij een alternatieve Chippendale-avond in de Vogelzang in Nazareth. “Alle vrouwelijke collega's van de Nederkouter zijn toen komen kijken.”

Ooit organiseerde Roger Antoine tijdens de Gentse Feesten ook al eens een zeer gesmaakte barbecue, op “die prachtige binnenkoer” van de Nederkouter. Hij is ook de vaste organisator van de traditionele Nieuwjaarsreceptie van de afdeling Bovenschelde. Wat dat inhoudt? “Drankjes en hapjes bestellen, de vergaderzaal in orde zetten, kortom: zorgen dat er kan gefieest worden.” Dat bijgevolg zijn medewerking zal gevraagd worden naar aanleiding van de eeuwfeestviering van de afdeling Bovenschelde in 2007, vindt hij vanzelfsprekend. “Want 100 jaar afdeling Bovenschelde, dat is toch niet niets, he?”



## Vergunningsplicht maakte van 'de Nederkouter' een begrip

Met zo'n 1800 vergunningsdossiers en 3,5 tot 4 miljoen euro inkomsten per jaar, vormt het toekennen en afhandelen van vergunningen en toelatingen een belangrijke activiteit in de afdeling Bovenschelde. Hoewel dit één van de meest traditionele functies betreft van een domeinbeheerder, vallen toch nieuwe trends en ontwikkelingen te noteren: de informatisering van bestanden en boekhouding, het verschijnen van woonboten, de stijging van het aantal slechte betalers en recent de invoering van de BTW op retributies.

Als 'de Nederkouter' een begrip en een referentie is geworden voor de burger, is dat in belangrijke mate te wijten aan het bestaan van een vergunningenstelsel voor alles wat op of langs de waterweg gebeurt.

Luc Hautekeete en Kurt De Vlaminck herinneren aan de grote principes: "Elk gebruik van het openbaar domein

moet vergund worden. Vergunningen zijn daarenboven precair (tenzij anders vermeld in de voorwaarden), dat wil zeggen dat ze verleend worden tot wederopzeggens. Vaartuigen zijn vergunningsplichtig zodra ze zestig dagen op dezelfde plaats blijven liggen."

De vergunningsplicht geldt voor de bouw van steigers, het aanmeren van schepen, het gebruik van kaaien, het leggen van leidingen, het berijden van trekwegen, installaties voor uitwatering of watervang, enz. Omdat ze tot stremmingen op de waterweg kunnen leiden of anderszijds de exploitatie kunnen beïnvloeden, moet ook een toelating aangevraagd worden voor het organiseren van sportevenementen, het afsluiten van een brug wegens een marathonloopwedstrijd of het inrichten van een kanocompetitie. Voor een vergunning moet een retributierecht betaald worden volgens een complex reglement dat vastgesteld werd door de Vlaamse Regering. Voor een toelating, gewoonlijk éénmalig, moet alleen een vast bedrag betaald worden als beheerskost.



Vergunningen en toelatingen worden centraal verwerkt en worden, na advies van het districtshoofd en het celhoofd Beheer en/of het celhoofd Exploitatie, toegekend door het afdelingshoofd. De aanvraag van een landbouwer om een watervang te installeren in het IJzerbekken wordt ingediend in Oostende, maar ingeboekt in Gent. Het optimaal gebruik van de databank WAVE zou die procedure in de toekomst verder moeten decentraliseren. Na toekenning van de vergunning wordt het dossier overgedragen aan de boekhouding en worden afschriften gestuurd naar de aanvrager, de gemeente en het district.

### **Informatisering**

Op de cel Juridisch-Administratieve Ondersteuning komen ieder jaar zo'n 300 nieuwe aanvragen voor toelatingen en vergunningen binnen, boven op de 1.800 bestaande vergunningen die ook opgevolgd worden. "Het werk is enorm toegenomen - door de groeiende briefwisseling, de uitbreiding van het ambtsgebied van vijf naar zeven districten en de invoering van het BTW-stelsel." Om de integratie van aBS in Waterwegen en Zeekanaal NV te vergemakkelijken,

werd afgelopen jaar tijdelijk een vergunningenstop ingevoerd. Vroeger bestond het team Vergunningen uit vijf personeelsleden, later werd dit aantal gereduceerd tot één. De huidige personeelsbezetting van het team bestaat uit een coördinator, Nele Vermeulen en twee medewerkers, Marc Verfaillie en Kurt De Vlaminck. De informatisering heeft trouwens het rendement veel verbeterd. Luc Hautekeete: "Ik heb de tijd nog meegemaakt dat brieven met de hand werden geschreven en dan naar beneden werden gebracht naar de dactylografie. Vroeger stond geen enkel dossier op computer, we hadden enkel een bakje 'in' en 'uit.' Elke dag moesten we ten minste een uur zoeken naar oude vergunningsdossiers die soms gewoon in de gang lagen gestapeld."

Luc Hautekeete kwam tien jaar geleden in de cel JAO, team Vergunningen, terecht. Hij vindt dat hij veel contact heeft met mensen uit alle lagen van de bevolking. Er komen ook voortdurend nieuwe uitdagingen bij. Zo neemt het aantal aanvragen toe voor een ligplaats voor woonboten. Voor een klein schip moet daarvoor al vlug zo'n 1.000 euro per jaar worden betaald, voor een gewoon jacht zo'n 2.500

euro. Voor een spits/woonboot geldt een bankgarantie van 5.000 euro. Voor schepen met een commercieel doel zoals horeca, wordt een bankgarantie gevraagd van 15.000 euro en een retributie van 12,5 euro per m<sup>2</sup> per jaar. Ook moet telkens weer verhinderd worden dat langsrij liggende aanmeersloepen de handelsscheepvaart hinderen.

Hoewel inning en opvolging sinds kort in Willebroek gebeuren, wordt de facturatie van vergunningen en toelatingen nog altijd uitgevoerd op de Nederkouter te Gent. "Het is een activiteit met grote verantwoordelijkheid" zegt Luc Hoebeke die officieel de titel voert van 'Rekenplichtige van de Ontvangsten'. Samen met zijn "spitsbroeder" Clair Delmaire is hij de drijvende kracht achter de financiële afhandeling van vergunningendossiers op de cel Financieel Management.

Behalve de inning van retributies en beheerskosten, verwerkt Hoebeke ook de resterende scheepvaartrechten, de inkomsten van waterwegvignetten of de opbrengst van eventuele domeinverkoop. Alles samen beliepen de inkomsten 4,077 miljoen euro in 2003 en zo'n 3,5 miljoen euro in 2004. De belangrijkste inkomsten komen nog altijd van watervangen, hoewel het recordniveau van meer dan 6 miljoen euro nooit meer werd bereikt sinds het Kanaal Gent-Terneuzen werd overgedragen aan de afdeling Maritieme Toegang. Ook zoeken bedrijven steeds vaker naar eigen alternatieven om de dure watervang te compenseren.

## Ervaring

Ieder kwartaal maakt Luc Hoebeke een afrekening op en stort de geïnde bedragen in het Vlaams Infrastructuurfonds. Voor de controle van zijn rekeningen mag hij zich verwachten aan een verificateur van het Rekenhof en na een arrest van dezelfde instantie mogen de dossiers gearchiveerd worden. Toen midden de jaren 1990 een nieuw retributiereglement werd uitgevaardigd, nam Luc Hoebeke de home-  
rische opdracht op zich om alle bestaande dossiers te inventariseren en in te brengen in een door hem eigenhandig ontwikkelde Access-toepassing. Deze databank wordt nu beheerd en geüpdatet door Clair Delmaire.

Met de overgang naar Waterwegen en Zeekanaal NV is Luc Hoebeke aan zijn derde boekhoudkundig software pakket toe – "een goede verbetering". Terwijl hij vroeger zelf de nieuwe software toepassingen met vallen en opstaan moest leren gebruiken, zegt hij dat aBS nu kan profiteren van de ervaring die Waterwegen en Zeekanaal NV eerder al opdeed. "Wij kregen enorme medewerking van hun Financiële Dienst, zij beschouwden ons niet als bijkomende ballast." De overgangperiode van 2004 vond Clair Delmaire wel hectisch, omdat naast elkaar moest gewerkt worden voor de administratie Waterwegen en Zeewez (AWZ) en voor Waterwegen en Zeekanaal NV. Zo moesten in 2004 nog 700 dossiers worden afgehandeld op briefpapier en volgens de procedures van AWZ, terwijl de afdeling Bovenschelde al sinds 1 juli was geïntegreerd in Waterwegen en Zeekanaal NV.

Als hij terugblijkt op de beginjaren van zijn carrière op de Résidence Palace te Brussel zegt Luc Hoebeke: "De mens heeft een merkwaardig vermogen tot aanpassing. We hebben ons sneller aangepast aan elk nieuw systeem dan iemand voor mogelijk had gehouden. Ik heb het eerste fotokopieertoestel weten installeren; je moest nog zwaaien met het velletje papier om het te drogen. Vroeger maakten we doorslagjes met carbonpapier, je vraagt je af hoe wij het werk in die tijd voor mekaar kregen." Van de overgang naar het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap herinnert hij zich vooral hoe plots veel meer middelen ter beschikking kwamen: computers, aantrekkelijk meubilair.

Over de openbare dienst vandaag vindt hij wel "dat er te veel wordt veranderd om te veranderen". En ook dat het collegiaal contact is verminderd door de informatisering. Met weemoed denkt hij terug aan de verkleedpartijtjes die georganiseerd werden en aan de speciale liedjesteksten die geschreven werden als een collega op pensioen ging. "Toen een bestuurssecretaris werd gepensioneerd kort na het overlijden van de Iraanse ayatollah Khomeiny, werd ik verkleed als Khomeiny door mijn collega's binnengedragen op een lijkbaar. De mensen kregen toen nog vrijaf om zo'n toneeltjes in te studeren. Er was gewoon meer tijd beschikbaar. Nu is zelfs de vriendenkring afgeschaft."





## Bruggen inspecteren is geen uitstapje

**Op zijn 55ste jaar voelt Etienne Drieghe zich soms een paracommando als hij enkel met licht van een zaklamp, via een piepdonker mangat, over 42 tussenschotten in een kokerbrug moet klauteren. Samen met zijn collega, Paul De Vriendt, inspecteert hij de driehonderd bruggen in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde. En wat hij daar bij niet allemaal aantreft! Van een vrouw die in stukken is gesneden tot een achtergelaten jasje of handtas als stille getuigen van een eenzame zelfmoord.**

Andere inspectieploegen van de cel Beheer staan in voor de inspectie van onder meer oevers, stortterreinen, dijken, kaaimuren en sluizen. Etienne Drieghe heeft een voltijdse dagtaak aan het inspecteren van de driehonderd bruggen. Wegens het reële gevaar gebeurt dat altijd in een vaste ploeg samen met Paul De Vriendt.

“Door de stootbanden langs de trekweg is er dikwijls geen plaats om ons dienstvoertuig te parkeren. Bij het ontwerp van een brug zou best een plaats worden voorzien waar een ladder kan steunen gelet op de noodzaak van inspectie en onderhoud.” Vroeger was het veel rustiger, zelfs op de wegen langs de Ringvaart om Gent. Nu zijn reflecterende jasjes verplicht en gebruiken bruginspecteurs zwaailichten. “Op de trekwegen snorren fietsers, zelfs beroepsrenners, voorbij tegen meer dan 40 km per uur. Je hoort ze niet eens komen. Ik zeg je: in ons beroep moet je vier ogen hebben.”

De inspectie van de bruggen gebeurt in een cyclus van drie jaar, of honderd bruggen per jaar. Bruginspecteurs doen vaststellingen, nemen foto's, situeren de opgemerkte schade op plan en actualiseren de gegevens in de databank van het patrimonium. Interpretatie en conclusies worden overgelaten aan de ingenieur. Naast de vele terreinbezoeken is er ook bureauwerk te doen onder andere voor het opstel-

len van de dossiers ten behoeve van de administratie Algemene Ondersteuning en Opdrachten (AOSO) of voor het vastleggen van de planning voor het inspectievaartuig 'Ilse'.

Bij het opmaken van de vaststellingen speelt ervaring een grote rol. "Je moet weten dat kleine scheuren in beton een normaal verschijnsel zijn of dat er toch geen aannemer zal ingeschakeld worden omdat er een beetje beton loskwam." Daarbij helpt het dat Etienne Drieghe 15 jaar op het tekenbureau bruggen heeft ontworpen. "Ik weet hoe je ontwerpen van bruggen uittekt, maar wou te velde feeling krijgen met de realisaties ervan".

Etienne Drieghe spreekt van een mooi en gevarieerd beroep. "Wij kunnen ons werk zelf regelen, wij trekken rond van Wervik tot Geraardsbergen. Sommigen benijden ons omdat we in openlucht werken of omdat we gaan varen - zij vinden dat wij op 'uitstap' vertrekken. Zij zien ons afvaren in volle zomer onder een stralende zon en weten dat wij ook nog een premie opstrijken voor gevaarlijk werk. Maar zij beseffen niet dat je in Gent kunt vertrekken in de zon en dat het in Kortrijk kan hagelen. En zij zien ons niet over een lage reling drie meter naar beneden klauteren langs een kaaimuur om in een sluiskolk aan boord van een schip te gaan. Of zij weten niet dat de koude door merg en been snijdt als wij in de winter, zes meter hoog, met de rug naar de wind staan gedraaid".



## Verkenmerken

De inspectie van de bruggen gebeurt volgens een vaste routine. Grote bruggen worden zelfs systematisch in twee keer geïnspecteerd. In een eerste fase gebeurt dat langs de landzijde, dikwijls met behulp van een ladder. Het gaat dan om een controle van de landhoofden, de zichtbare voegen, een rioolkolk of een leiding die mogelijk loskwam en vooral om een nadere inspectie van de afwatering: het probleem bij uitstek. "Water richt veel schade aan, vriezen leidt vroeg of laat tot barsten en niet alle vochtinsijpelingen kan je preventief vermijden".

In een tweede fase gebeurt de inspectie aan de onderkant van de brug, van op het water. Daarvoor wordt het dienstvaartuig 'Ilse' ingezet, waarop een hoogwerker is gemonteerd. Dit dienstvaartuig wordt ook ter beschikking gesteld voor inspecties door aanverwante afdelingen elders in Vlaanderen. In deze tweede fase gaat de aandacht vooral uit naar het eventueel loshangen van de voorspankabels, naar scheurtjes in de dwarsdragers, naar de afloopbuizen van de rioolkolk die de onderkant van de brugdekplaat moeten droog houden en naar een nauwgezette controle van de verkenmerken – dat zijn nagels die door landmeters op vorstvrije punten in het beton zijn geboord en waarvan de positie wordt nagegaan tegenover gekende vaste punten buiten de brug.



Ernstige ongelukken, zoals een instorting of een brug waarvan de fundering verzakt, heeft Etienne Drieghe nog niet meegemaakt. Maar van de Beekstraatbrug op de Ringvaart om Gent vielen ooit sierpanelen op de rijweg, gelukkig zonder erge gevolgen. En van de Beneluxbrug in Harelbeke is geweten dat ze geregeld wordt aangereden door vrachtwagens waarvan de laadbak nog niet volledig was gesloten. Hetzelfde gebeurde met de Heiwijkbrug, een hangbrug – “en veel mocht er toen niet meer bijkomen of die brug zou ingestort zijn”. Soms wordt de ‘Ilse’ ingezet voor een boom die in het water is gevallen of voor olievernietiging. De jongste jaren komt er ook al eens een architect aan boord “als er beslist is om de brug in een kleurtje te steken”.

Slechts zelden komt Etienne Drieghe in contact met omwonenden. “Soms schrijven mensen ons brieven met de vraag om een (gas)leiding, die aan een brug is bevestigd, te verleggen uit angst voor breuken. Soms klagen buurtbewoners dat een brug ‘spant’ of ‘klopt’ of ‘davert’ – en je denkt dan dat die mensen ‘weer zagen’. Maar even later stel je vast dat ze hun woning te koop hebben gesteld...”.

Voor mensen als Etienne Drieghe zijn er bruggen en bruggen. Er zijn wegbruggen en spoorbruggen, draaibruggen, vaste bruggen, hangbruggen, kokerbruggen, betonnen bruggen, stalen bruggen, enz. Er zijn bruggen die, zoals bekend te laag werden gebouwd maar er zijn er ook die een me-

ter te hoog zijn ontworpen – hoewel dat laatste minder algemeen bekend is. Sommige bruggen zijn in gemengd beheer waarbij bijvoorbeeld de pijlers en de landhoofden door aBS worden onderhouden maar het wegdek tot de bevoegdheid van een andere dienst behoort. Er zijn sierlijke bruggen en robuuste bruggen. Een brug vertelt ook iets over de stijl van de ingenieur die ze ontwierp: de ene brug heeft slechts een kabel als leuning, de andere brug heeft een leuning “waar je een stier kunt aan vastbinden”. En alle bruggen dragen tegenwoordig een naam. Etienne Drieghe kent alle namen van buiten: “De W12 op de Ringvaart is de prof. Vandepittebrug, W4 is de Drongenbrug, W21 is de Ottergembrug, W9 is de Zwijnaardebrug”.





## Communicatie: hefboom voor maatschappelijk draagvlak

**Als het waar is dat investeringen, onderhoud en beheer van de waterwegen in toenemende mate een maatschappelijk draagvlak behoeven, dan vormt communicatie de sleutel. Nu is het omgaan met publieke opinie, belangengroepen en media niet het exclusief voorrecht van één enkele persoon of van één dienst. Maar in het bredere kader van professionalisering, is het onvermijdelijk dat er vaste procedures worden afgesproken en dat er een structuur wordt gegeven aan een functie die in de toekomst vermoedelijk nog aan belang zal winnen.**

Communicatie bij de afdeling Bovenschelde is waar Herman Van der Straeten de afgelopen acht jaar gestalte aan heeft gegeven. Thans maakt het team Communicatie in de afdeling Bovenschelde deel uit van de cel Technische Ondersteuning. Dit staat ter beschikking van alle operationele diensten van de afdeling. In de praktijk blijft er een grijze zone tussen informatieverstrekking en public relations.

“Vroeger was het gebruikelijk dat de aannemer een event organiseerde bij het openstellen van een brug, het inhuldigen van een sluis, enz.” zegt Herman Van der Straeten. “In het midden van de jaren ‘90 werd ervoor geopteerd daar enige afstand van te nemen en de communicatie in eigen beheer te nemen. Die keuze was ook logisch: het is ten slotte de Vlaamse overheid die het initiatief neemt om een project op te starten en die bij afronding ervan de maatschappelijke relevantie in het licht wil stellen.”

De komst van communicatieambtenaren en nog wel in de openbare dienst, vormde een cultuurbreuk vanaf 1995. Bij de administratie Waterwegen en Zeewezen werd die trendbreuk destijds ingezet en gestimuleerd door de directeur-generaal Jan Strubbe. Evident was dat niet, er was veel tegenstand, het strookte niet met de traditionele bedrijfs-cultuur, en vooral: er bestond weinig expertise en er waren al helemaal geen gespecialiseerde medewerkers. Herman Van der Straeten: “In 1972 ben ik in dienst getreden bij de



Personeelsdienst van het toenmalige Ministerie van Openbare Werken in Brussel en vier jaar later kwam ik terecht bij de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening in Gent. Met die achtergrond was het niet evident om communicatieactiviteiten uit te bouwen. Ik heb veel autodidactisch moeten leren.”

De taken van een communicatieverantwoordelijke zijn veelzijdig en overstijgen de klassieke contacten met de media. Bij investeringen kan de communicatie betrekking hebben op het hele parcours: vanaf het opstarten der werken tot de inhuldiging. Behalve persontmoetingen en diverse campagnes, staat de communicatieverantwoordelijke ook in voor het opstellen van personeelsblad, informatiefolders, jaarboek, website, fotoarchief, opvolgen van huisstijl, contacten met interne en externe klanten en het groot publiek en de samenwerking met andere overheden en ministeriële kabinetten.

## Draaiboek

Nood maakt een mens creatief en als alle deuren gesloten blijven, staat er dikwijls nog een venster open. Acht jaar nadat Herman Van der Straeten aantrad als verantwoordelijke van de afdeling is communicatie, zowel naar specifieke doelgroepen als naar het groot publiek, een vanzelfsprekende opdracht geworden in de afdeling Bovenschelde. “Onze eerste persconferenties over het Kluizendok in 1996 of later rond het Mercatordok, organiseerden wij nog in samenwerking met het Gents Havenbedrijf van wier kennis wij konden gebruik maken. Gaandeweg verwierven wij know how en omdat aBS als grote afdeling veel ervaring opdeed, werden wij een referentie voor andere afdelingen. Een draaiboek voor de organisatie van manifestaties en voor contacten met de pers, dat wij opstelden, werd al heel snel een richtsnoer voor andere collega’s.” Tot in 2004 was aBS één van de drijvende krachten in de Stuurgroep Communicatie van de administratie Waterwegen en Zee- en Zee- (AWZ) van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) in Brussel.

Toen Herman Van der Straeten in februari 1997 voor de eerste keer zelf een persconferentie organiseerde rond de

inzamelplaats voor scheepsafval in Evergem, leerde hij snel de eigen wetmatigheden kennen van de media. “De impact op de pers is sterk afhankelijk van andere gebeurtenissen. Als de koning overlijdt of als verdwenen kinderen worden teruggevonden, besta je niet meer voor de pers – hoe belangrijk je ook dacht dat deze persontmoeting zou worden. Als er dan weer een minister aanwezig is, blijkt succes altijd verzekerd. Ook leer je al snel wat dead lines betekenen en niet alleen omdat je rekening moet houden met de agenda van het kabinet. Je beseft ook snel het belang van synergie als je de eerste spadesteek van de tweede sluis te Evergem kunt koppelen aan de Vlaanderendag – met alle hefboomeffecten die daarvan uitgaan. Dan stijgt de respons exponentieel. De keerzijde is dat je in dit vak erg flexibel moet zijn: als je alleen vasthoudt aan een communicatieplan dat in het begin van het jaar werd opgesteld, kom je nergens. Wie niet bereid is om na 17 u te werken en ook al eens in het weekend, zal weinig resultaat boeken.”

Naarmate hij het vak onder de knie kreeg, heeft Herman Van der Straeten wel degelijk resultaat geboekt. “Als je een opkomst krijgt van één op drie of vier uitgezonden uitnodigingen, mag je heel tevreden zijn. Zoiets komt niet vanzelf, het vereist het uitsturen van herinneringen en opbouwen van goede contacten met de (vak)pers.”

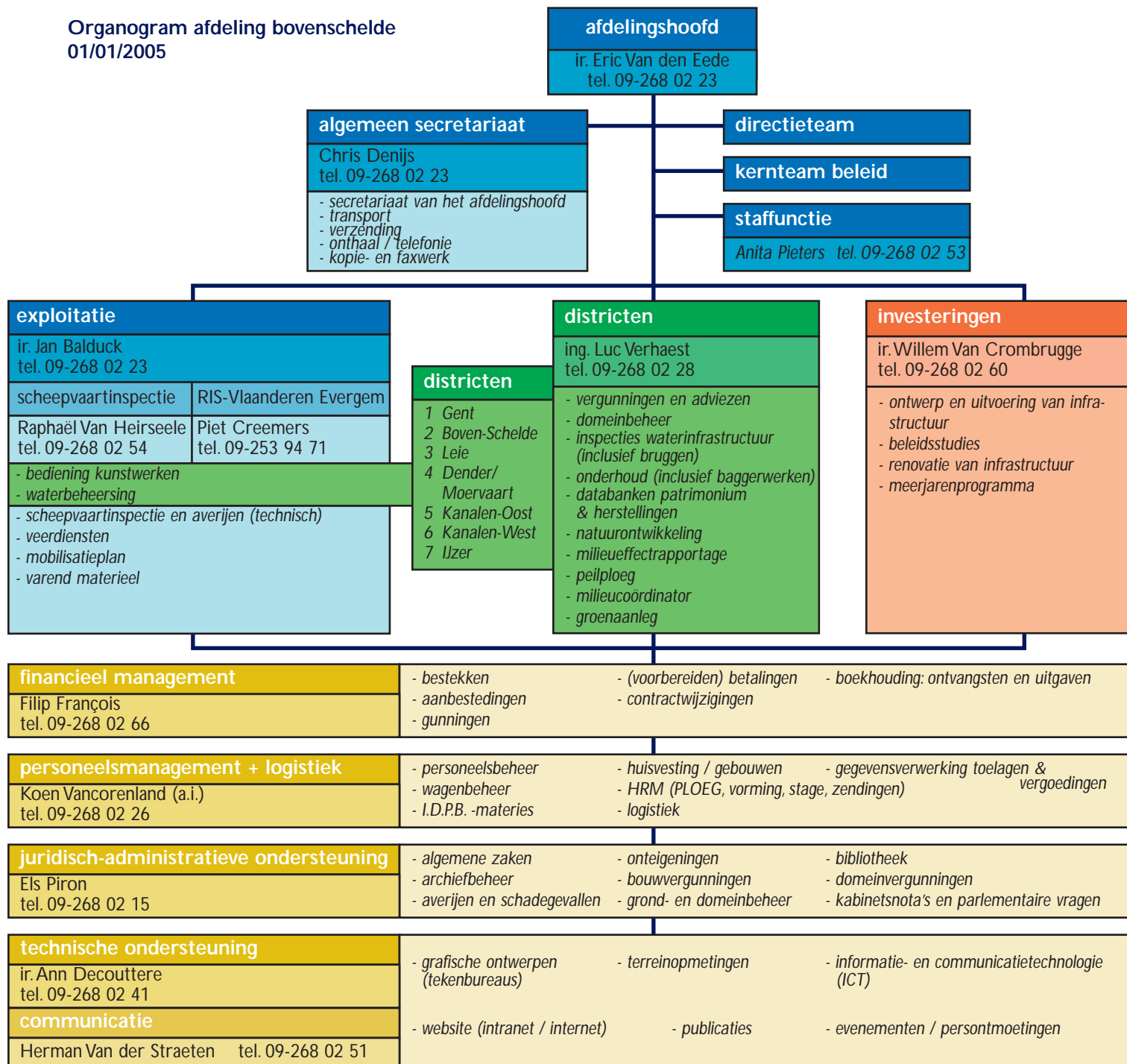
Succes en een vlot verloop van een evenement gaan nauw samen met anticiperen en alert zijn. “Toen we de Predikherenbrug in Gent openstelden, waren alle klassieke voorbereidingen getroffen: uitnodigingen, afstemming toespraken, catering, voorbehouden parkeerplaatsen, enz. Maar de dag van de officiële openstelling zelf moest er ook nog drijfhout worden verwijderd en onkruid worden gewied. Net vóór de ceremonie begon, kwam er nog een dame haar fiets vastketenen aan de brug die de minister zou openen. Hadden wij dat niet verhinderd, dan zou de brug niet kunnen draaien en viel de plechtigheid in het water.”

Een communicatieverantwoordelijke wordt wel eens beschouwd als de entertainer van dienst. Herman Van der Straeten kent dat gevoel, maar hij wijst op de keerzijde: “De tijd die je erin investeert, de flexibiliteit die je moet

tentoon spreiden en de oplopende spanning om alle afspraken waar te maken naarmate het evenement nadert. De noodzaak om te werken met beperkte middelen vormt soms een handicap en vergt dan de nodige creativiteit. Bij het opstarten van de werken voor de doortocht van de Leie in Wervik moest de organisatie in minder dan een maand worden geregeld – en het moest iets ludiek worden. We hebben de minister en de burgemeester toen met waterkanonnen van de brandweer de geplande brug laten visualiseren door beide oevers van de Leie te verbinden met een waterstraal. Het was een sterk moment dat niets kostte.”



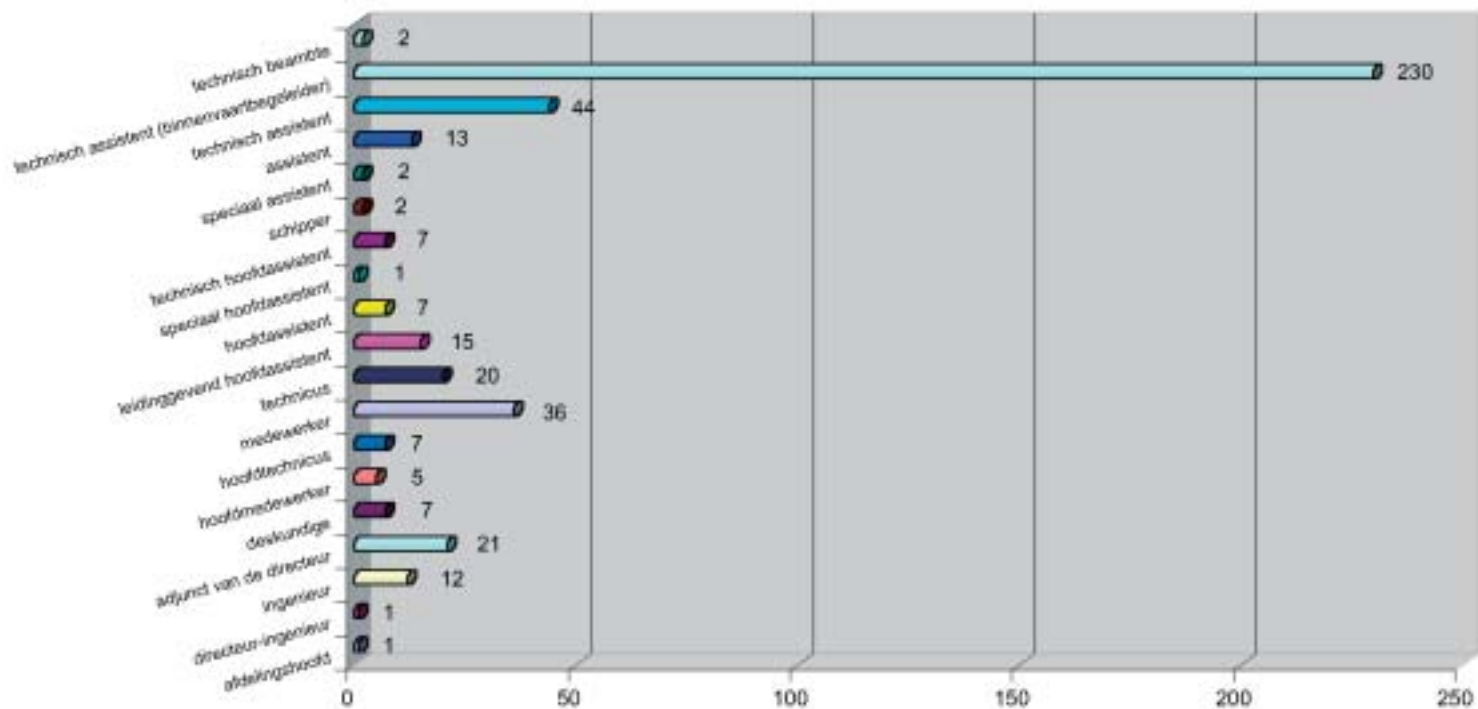
**Organogram afdeling bovenschelde**  
01/01/2005







## Personeelsbestand op 1/1/2005





**WATERWEGEN EN ZEEKANAAL NV**

**Samenstelling**

Afdeling Bovenschelde

**Verantwoordelijke uitgever**

ir. Eric Van den Eede

Afdelingshoofd

Nederkouter 28

9000 Gent

**Teksten interviews**

Mon Vanderostyne

Emile Mathieustraat 26

3000 Leuven

**Coördinatie**

Herman Van der Straeten

Dank aan allen die een bijdrage leverden

**Fotografie**

Luchtfoto's: AOSO - ATO - sectie Foto en Video

**Grafische vormgeving & drukwerk**

Lidia Defossez

Departement Leefmilieu en Infrastructuur

AAAD - afdeling Logistiek - digitale drukkerij

**Depotnummer**

D/2005/3241/159

**Voorraad**

3500 exemplaren

**Uitgave**

juli 2005

